TOME XXI. — 2e FASCICULE

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE

D'ÉGYPTE



IMPRIMÉ PAR L'IMPRIMERIE

DE L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE DU CAIRE

POUR LA SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE

JANVIER 1945

SOMMAIRE DU DEUXIÈME FASCICULE :

QUELQUES NOTES SUR LES COUDÉES.

PAR

KAMEL OSMAN GHALEB BEY.

I. — QUELQUES SOURCES D'ERREURS.

En plus de l'incorrection des manuscrits, des rapports inexacts provenant de l'erreur des écrivains ou de leur négligence d'établir les distinctions suffisantes dans leurs descriptions, il y a d'autres sources d'erreurs qui compliquent l'étude des mesures anciennes.

Il y a l'erreur d'ordre psychologique : elle est due à l'influence de la doctrine de ceux qu'on a surnommés «les scientistes de la pyramide», qui voudraient par des «calculs mathématiques, géodésiques, astronomiques et prophétiques» arriver à prouver que la grande pyramide est «un monument immortel, dans lequel furent consignés les événements essentiels de l'humanité, passés et à venir».

«Le pouce pyramidal, qui a été créé par les adeptes de la nouvelle science pour les besoins de leurs calculs, est une unité de mesure inconnue dans l'antiquité : son dérivé, la coudée pyramidale, n'a son équivalent en aucun pays et en aucun temps».[1]

Jomard a été atteint par cette psychose : son mémoire *Exposition du système métrique des anciens égyptiens,* auquel est consacré tout le tome VII

[1] Extraits d'une note de G. JÉQUIER sur *Le prétendu secret de la grande pyramide,* traitant la question d'une façon lumineuse. Cette «note» a paru dans *La Gazette de Lausanne,* du 24 janvier 1937 ; elle fut réimprimée dans *La Chronique d'Égypte de Bruxelles,* n. 24, juillet 1937, p. 147-152

de la *Description de l'Égypte* [1], est un travail d'érudition et de patience; malheureusement, il se croit obligé d'altérer les longueurs des coudées qu'il a obtenues, d'après des définitions sans équivoques, afin de les faire concorder avec la coudée pyramidale qui hante son esprit. Voici un exemple :

Il s'agit de la mesure, par les astronomes d'Al-Ma'mun, de deux degrés du méridien dans les plaines de la Mésopotamie, qu'ils trouvèrent 56 et 56 $^{2}/_{3}$ milles arabes respectivement.

Vers 1770, d'Anville, grâce à la perspicacité de son examen critique des renseignements à sa disposition, « conclut que la mesure de 56 milles $^{2}/_{3}$ (du degré terrestre) est très exacte; d'où il s'ensuivrait une valeur de 49 centimètres pour la coudée [2] ».

En le citant, Jomard [3] fait cette réflexion : « mais cet habile homme a souvent saisi et comme deviné la vérité, sans prendre soin de l'aller découvrir : c'est celle-ci qui allait, pour ainsi dire, à sa rencontre; marque infaillible d'un jugement droit et d'un esprit plein de sagacité». Malgré cette appréciation si élogieuse, Jomard ne peut s'empêcher de raisonner que « pour la coudée, une valeur de 49 centimètres, est beaucoup trop forte», parce que la cinq centième partie du côté de la base de la grande pyramide est moindre!

Une erreur, du même genre, est due au fait qu'on a « voulu» considérer la coudée égyptienne comme étant la « vraie» : il s'ensuit que sa valeur est seule exacte, et que les longueurs des coudées similaires sont

---

[1] Seconde édition, dite de Panckoucke. H. Munier, Tables de la *Description de l'Égypte,* Le Caire 1943, p. ix.

[2] El-Falaki, un siècle plus tard, a démontré que la longueur de cette coudée était de 49 centimètres et une fraction de centimètre. K. O. Ghaleb, *La coudée nilométrique, Bull. Soc. Roy. de Géographie d'Égypte,* t. XXI, Le Caire 1943, p. 19-20. Il est intéressant de noter que plusieurs auteurs furent influencés par le récit attribué à Mass'udi, d'après lequel la mesure se fit avec la coudée noire de 54 centimètres de longueur. «D'Anville ne partage pas cette opinion. On trouvera, dans son excellent traité des mesures, les raisonnements et l'érudition la plus choisie sur toutes les espèces de coudées anciennes... » J. Grobert, *Description des Pyramides de Ghizé, de la Ville du Kaire,* etc., Paris 1800, p. 156.

[3] *Description de l'Égypte,* t. VII, p. 254, n. 2, 335, n. 1.

fausses. Il faudrait, pour que ce raisonnement soit valable, que dans les différents pays la moyenne des longueurs des bras des individus choisis pour fixer un étalon, soit invariable et égale à la longueur de la coudée égyptienne.

C'est ce qui a fait écrire à El-Falaki [1], qui a découvert en 1870 le nilomètre antique d'Edfou et mesuré sa coudée 53 centimètres : «...que l'architecte ou l'ingénieur arabe qui a marqué grossièrement ces divisions sur la colonne (du Mikyâs) ne se faisait pas grand scrupule de commettre un écart, ou erreur, de plus d'un centimètre sur la coudée dont il se servait, et que cette coudée avait dans l'origine 53 centimètres de longueur; mais l'usage ou peut-être l'ignorance de l'architecte l'aurait portée à 54 centimètres, sans qu'il s'en doutât».

C'est à quoi Mauss [2] répond : « Nous ne pensons pas, comme Mahmoud Bey (El-Falaki) l'a écrit, que l'intention du traceur ait été de diviser son échelle en coudées de 530 millimètres. L'erreur totale serait de 16 centimètres, ce qui dépasse la limite de l'erreur permise même à l'ouvrier le plus négligent».

El-Falaki se faisait l'écho d'une idée qui prévalait; déjà, vers les 1830, cette hypothèse se retrouve sous la plume de Robert Hay [3], qui tenait ce même raisonnement pour expliquer la différence d'un six-dixième de pouce entre la coudée de Mikyâs et celle de Memphis.

* * *

El-Falaki [4] a été le créateur involontaire d'une source de confusion, en groupant ensemble les coudées qu'il n'étudia pas « scientifiquement».

---

[1] *Le système métrique actuel d'Égypte,* etc., Copenhague 1872, p. 34.

[2] *L'église de Saint-Jérémie à Abou-Gosch* Paris 1892, p. 115.

[3] «... Thus, neither do any of the individual divisions, nor the average of the total height, give a result agreeing exactly with the measure of the ancient Egyptian dira', which was 20,650 inches (52,451 centimètres) according to such models as have been found; but their difference of six tenths of an inch (1,524 centimètres) may be attributed to... the rough workmanship of the divisions... ».Illustrations of Cairo, London 1840, p. 7.

[4] El-Falaki, p. 34-35.

C'est sous le titre générique « Diverses coudées antiques encore plus ou moins en usage en Égypte», qu'il réunit trois espèces de coudées, auxquelles il attribue une valeur unique de 656 millimètres.

Ce classement des coudées est assez singulier, surtout de la part d'El-Falaki qui, quelques lignes plus loin dans ce même chapitre, attire l'attention sur le fait que « les écrivains modernes confondent les coudées les unes avec les autres ; il faut s'en méfier et ne s'en rapporter qu'aux plus compétents».

Les coudées en question sont les suivantes :

1° La Hindâsah, (الهنداسه)

2° Dirâ'-al-'amal, (ذراع العمل) coudée pratique.

3° Coudée de menuisier, (ذراع النجار)

4° La coudée Hâchimite, (الذراع الهاشمى)

Étudions-les, une à une :

1° La coudée al-hindâsah ; *longueur* = 656 *millimètres.* Son origine est incertaine ; elle servait, avant l'introduction et l'application générale du système métrique décimal, à mesurer les étoffes venant d'Orient. La coudée « baladi» était en usage pour les étoffes indigènes et la « stambouli» pour celles provenant d'Occident [1].

2° et 4° La coudée pratique, c'est la coudée hâchémite [2] ; *longueur* = 640 *millimètres.*

Voici, textuellement et d'après la traduction de Sauvaire, ce qu'il est dit de cette coudée :

« Égypte. — Terrains de bâtisse... On est convenu de les mesurer avec une coudée connue sous le nom de dirâ'-al-'amal (coudée pratique) ...Elle vaut 1 coudée et $^1/_3$ à la coudée de la main... ».

« La coudée de la main est inférieure de $^1/_8$ à la coudée noire».

$$[540 \text{ mm.} - {}^1/_8 \times 540 \text{ mm.} = 480 \text{ mm.}]$$

[1] P. et H., *L'Égypte Moderne* (3e partie), Paris 1848, p. 206. J. C. Mc Coan, *Egypt as it is,* London s. d., p. 379.

[2] «. . . . السور المحيط بالقاهرة الآن تسعة وعشرين الف ذراع وثلثمائة ذراع وذراعين — بذراع العمل وهو لذراع الهاشمى »

على باشا مبارك — الخطط التوفيقة — طبع بولاق سنة ١٣٠٥ ﻫ — ﺣ ٣ ص ٧١ — ٧٢ .

« La coudée pratique de l'Égypte (dirâ'-al-'amal) vaut : 480 mm. + $^1/_3 \times$ 480 mm. = 640 mm. [1]. »

3° La coudée de menuisier ; *longueur* = 768 *millimètres.*

Une définition, qui réunit cette coudée à la précédente, est la suivante :

« Au nombre des mesures en usage pour l'arpentage est la qasabah hakêmiya. — Elle se compose de 6 coudées hâchémites — de 5 coudées de menuisier — de 8 coudées de la main [2] ». Donc :

La coudée de menuisier vaut :

$$640 \text{ mm.} \times {}^6/_5 = 480 \text{ mm.} \times {}^8/_5 = 768 \text{ mm.}$$ [3].

Cette longueur correspond aussi à celle de « dirâ' me'mâri» (الذراع المعمارى), qu'on a traduit coudée des architectes de l'Égypte ou coudée d'architecte [4]. Ceci est confirmé par Mubarak [5] : il rapporte qu'elle « est juste égale à la cinquième partie de la qasabah (étalon) de Guiza, de 3,85 mètres».

Jomard [6] a « trouvé en usage au Kaire cette mesure : elle est employée par les tailleurs de pierre et les carreleurs ; on l'appelle qyrât (une 24e partie). La longueur de trois qyrât est de 96 mm., la longueur totale de la coudée est donc : $^{24}/_3 \times 96 = 768$ mm.».

[1] Mauss, p. 110, 112, 113, 115, 116, 118, 237, 246, 254 «أرض البنيان من الدور وغيرها — وقد اصطلحوا على قياسها بذراع يعرف بذراع العمل . . . . .ولعله الذراع الذي كان يقاس به أرض السواد بالعراق فقد ذكر الزجاجى أنه ذراع وثلث بذراع اليد . . . . . »

القلقشندى — صبحى الأعشى — المطبعـة الأميرية القاهرة سنة ١٣٣٢ / ١٩١٤ — الجزء الثالث ص ٤٤٦ — ٤٤٧ .

[2] « وقد اصلح أهل مصر على قياس أرض الزراعة بقصبة تعرف بالحاكمية وطولها بستة — أذرع بالهاشمى وخمسة أذرع بالنجارى وثمانية أذرع بذراع اليد »

القلقشندى — صبحى الأعشى — المطبعـة الأميرية بالقاهرة سنة ١٣٣٢/ ١٩١٤ — الجزء الثالث ص ٤٤٦

[3] Mauss, p. 128.

[4] El-Falaki, p. 43. Mauss, p. 86, 102, 117, 128, 264.

[5] « . . . . ثم أن طول القصبه بالمتر ٣،٨٥ أنه خمسة أذرع بالمعمارى وكان محفوظاً — ببندر الجيزه»

الخطط التوفيقية — طبع بولاق سنة ١٣٠٦ ﻫ — ﺣ ١٦ ص ٣٥ .

Description de l'Égypte, t. XVIII (2e partie), p. 473.

[6] *Description de l'Égypte,* t. VII, p. 170.

En donnant une même contre-valeur de 656 millimètres à trois espèces de coudées, on ne pouvait que créer la confusion et compliquer les recherches des archéologues contemporains.

II. — Les deux principales coudées de l'Ancienne Égypte [1].

Elles ont pour longueurs : « 450 mm. et 525 mm., moyennes adoptées par les savants. Elles sont donc susceptibles d'un léger écart, en plus ou en moins, selon qu'on fera la coudée royale inférieure ou supérieure à 525 mm. [2] ».

Mauss [3] les définit comme suit :

La coudée de 525 mm. était la coudée royale, ou grande coudée de Memphis ; elle avait des fonctions nobles : mesurage des accroissements de la crue du Nil, arpentage des terres, elle était employée pour la construction des édifices religieux [4], etc.

La coudée de 450 mm. était la coudée ouvrière ou commune ; son « infériorité numérique correspond à une infériorité de fonctions, si l'on peut ainsi dire : elle s'est perpétuée dans ces fonctions secondaires, puisqu'on la trouve employée comme coudée des maisons, etc. ».

Cette suggestion ingénieuse pourrait être inférée des différentes valeurs attribuées à la coudée des tisserands (dirâʿ al-ghazl = ذراع الغزل). El-Falaki [5] nous apprend que, pour les étoffes communes, elle est « en

[1] D'aucuns (e. g. Mauss, p. 214) ont cru pouvoir utiliser, pour leurs études, une coudée antique de 444 millimètres découverte dans les fouilles ; ils ne semblent pas avoir pris connaissance de ce que Champollion-Figeac, lui-même, a écrit à ce propos : « il ne faut pas oublier que ces coudées en bois ou en pierre, trouvées dans les tombeaux, n'étant que des simulacres de ces mesures, et non pas des étalons absolus, on ne doit pas y chercher une longueur exacte du type légal, ni une scrupuleuse division de toutes ses parties ». *Égypte Ancienne,* Paris 1839, p. 241.

[2] Mauss, p. 73, n. 1, 85, 91, 122.

[3] Mauss, 267.

[4] « Cette antique coudée n'était pas seulement d'un usage nilométrique ; mais, l'on s'en servait encore dans les constructions des temples ». El-Falaki, p. 32.

[5] El-Falaki, p. 36, 37 et note 1.

grand usage dans nos provinces : elle se compose d'un morceau de bois au bout duquel sont appliqués, perpendiculairement et en sens inverse, deux autres petits morceaux également en bois ; les axes des trois pièces se trouvant toujours dans un même plan.

« Sur cette coudée, nos paysans dévident leurs fils de lin ou de laine de dessus leurs fuseaux pour les arranger en pièces, contenant un certain nombre de fils ayant chacun la longueur de cette coudée légale, et, comme telles, on les vend aux tisserands, aux marchés publics des provinces ». Sa longueur est de 488 millimètres.

On se servait, pour les beaux tissus, d'une coudée plus longue. Dans un commentaire, Ibn al-Mutawwag [1] fournit une indication précieuse : en donnant la superficie de la mosquée de ʿAmr en coudées royales de l'Ancienne Égypte (523 millimètres de longueur), il dit que cette coudée était aussi connue sous le nom de « dirâʿ ʿamal al-bazz » et qu'on s'en servait pour mesurer les tissus fins qu'on fabriquait dans l'Antiquité. De son temps, elle était encore en usage et s'appelait coudée des nattes « ʿabadâni [2] » ; il ajoute ce détail : sa longueur n'avait pas changé, ni en plus ni en moins, à cause du nombre constant des fils de la chaîne du métier à tisser.

[1] « وذكر ابن المتوج أن ذرعه . . . . بذراع عمل البز المصري القديم وهو ذراع الحصر العبدانى المستمر الى الآن وأنه لم يتغير ولا يمكن تغييره بزيادة ولا نقص لما يطرح تحته من أعداد الخيوط »

ابن دقاق (المتوفى سنة ٨٠٩ هـ) — كتاب الانتصار لواسطه عقد الأمصار — طبع بولاق سنة ١٣٠٩ هـ — ح ٤ ص ٥٩

[2] Nattes d'une qualité supérieure, dont on garnissait les soubassements des mosquées, etc.

« فى شهر شعبان من سنة ٦٦٠ هـ (١٢٦٢ م) جهز السلطان بيبرس البندقدارى برسم جامع قسطنطنيه الحصر العبدانى والقناديل الذهب »

المقريزى — السلوك لمعرفة دول الملوك — مطبعة دار الكتب بالقاهرة سنة ١٩٣٦ م — الجزء الأول القسم الثانى ص ٤٧١ . « وفى سنة ٦٦١/١٢٦٣ أرسل السلطان الظاهر بيبرس البندقدارى هدية الى بركة خان (ملك المغول) منها مصاغ وشمعدانات فضه وحصر عبدانيه وامتعة وأوان صينى وثياب سكندرى من عمل دار الطراز . . . . »

مفضل ابن أبى الفضائل — النهج السديد والدر الفريد — طبع باريس سنة ١٩٢٠ م — الجزء الأول ص ١١١ .

Les Abbassides la remplacèrent par une autre un peu plus longue : la coudée noire de 540 millimètres, «...celle dont on se sert pour le *mesurage de la toile* et dans le commerce, ainsi que pour les bâtisses et pour évaluer la crue du Nil d'Égypte[1]».

Commentant là-dessus, Mauss[2] écrit : «La coudée des étoffes (dirâʿ al-bazz) qui est la noire, et avec laquelle on mesure les étoffes (bazz)...»; cette traduction ne rend pas tout à fait le sens voulu, car il y a confusion avec une autre coudée bien connue, la coudée des étoffes[3] (ذراع القماش); ici, il s'agit, vraisemblablement, des toiles de «byssus[4]» et, le mot «bazz», auquel les dictionnaires donnent une signification vague, ne serait que ce qualificatif arabisé.

III. — Embrouillement dû aux divisions et subdivisions des Coudées.

La coudée est divisée en palmes de quatre doigts chacun; chez les Égyptiens, la coudée royale a sept palmes et la commune six.

Les Arabes adoptèrent la coudée royale des Perses, la coudée de Chosroès[5] : elle contient huit palmes et sa longueur est de 640 millimètres; ils l'introduisirent dans les pays qu'ils soumirent à leur domination. En Égypte, elle fut connue sous le nom de dirâʿ al-ʿamal (coudée pratique).

Il s'ensuivit que plusieurs auteurs[1] se trompèrent dans leur définition de la nouvelle coudée; ils écrivirent : «la coudée commune se compose de six palmes moyens; elle fut ainsi nommée, parce qu'elle est inférieure d'*un* palme à la coudée de roi Kesra». (Ils auraient dû dire : de *deux* palmes.)

* * *

Les côtes du Nil étaient relevées d'après la coudée royale de Memphis, subdivisée en 28 doigts, dont chacun était consacré à une divinité[2].

Les Arabes ne la changèrent pas, pour «l'usage nilométrique»; ils se contentèrent de modifier ses subdivisions et elle n'eut plus que 24 doigts. Ils préférèrent ce dernier nombre, car 24 est un «nombre béni», puisque c'est celui du total des lettres de la «chahâda[3]» (profession de foi musulmane).

Daressy[4] semble faire une allusion à ce changement de subdivision dans son étude sur *Le nilomètre de Kôm el-Gizeh;* après avoir comparé les quatre échelles différentes marquées sur la colonne nilométrique, il conclut : «Le monument n'en est pas moins intéressant pour l'histoire de la métrologie byzantine, puisqu'il nous indique la transition entre les mesures romaines et celles usitées de nos jours en Égypte».

---

[1] «وأما ذراع السوداء . . . . وهى التى يتعامل بها الناس فى ذرع البز والتجارة والأبنية وهى قياس لنيل مصر» — كتاب الأحكام السلطانية

Traductions : H. Sauvaire (C. Mauss, *L'église de Saint-Jérémie à Abou-Gosch*, Paris 1892, p. 112, VII). E. Fagnan (Mawerdi, *Les statuts gouvernementaux,* Alger 1915, p. 323) Decourdemanche écrit : «...diraʿ âl-bazz, coudée des étoffes (jusqu'aux Fatimites); ...dirâʿ el-qamach, coudée des toiles; dirâʿ al-bazz, coudée des étoffes (à partir des Abbassides);...» *Traité pratique des poids et mesures des peuples anciens et des Arabes,* Paris 1909, p. 73.

[2] Mauss, p. 116.

[3] Ghaleb, p. 12-13.

[4] Toiles qui étaient réservées à la classe sacerdotale. «...les écrivains anciens ont appliqué le nom de byssus (byssos d'Hérodote, boutz des Hébreux) indifféremment à toutes toiles fines, soit de lin, soit de coton, difficiles à distinguer à la simple vue». P. et H., *L'Égypte Moderne* (3e partie), Paris 1848, p. 145, n. 1.

[5] Mauss, p. 246.

[1] «وذراع القياس ست قبضات معتدلات ويسمى ذراع العامه وانما سمى بذلك لأنه نقص قبضه عن ذراع الملك وهو بعض الأكاسره» . الرافعى (المتوفى سنة ٧٧٠ هـ) — قاموس المصباح المنير فى غريب الشرح الكبير — الطبعة الثانية ببولاق سنة ١٣٢٤/١٩٠١ — ص ٢٤٦ .

«ذراع الملك كسرى يزيد على ذراع العامه بقبضه» زين الدين نجيم — التحفة المرضية فى الأراضى المصرية — مخطوط سنة ٩٥٨ هـ Manuscrit de la collection de M. Feldman (Librairie : Le Bouquiniste oriental, Le Caire).

[2] Champollion-Figeac, *Égypte Ancienne,* Paris 1839, p. 231, 241; P. Pierret, *Dictionnaire d'Archéologie égyptienne,* Paris 1875, p. 162.

[3] «الذراع أربعة وعشرون أصبعاً بعد حروف «لا اله الا الله محمد رسول الله»» — بهاء الدين محمد بن حسين العاملى (المتوفى سنة ١٠٠٣ هـ) — «المخلاه» — المطبعة الأدبية بالقاهرة سنة ١٣١٧ هـ — ص ١٩٨ .

[4] *Annales du Service des Antiquités de l'Égypte,* Le Caire 1899, t. I, p. 96.

Toutefois, le souvenir de la coudée de 28 doigts continua a être évoqué. On nous raconte que les responsables de la graduation de l'échelle du Mikyâs [1] se concertèrent et décidèrent de diviser les 12 coudées inférieures en 28 doigts sans les marquer; ensuite, 24 de ces doigts formèrent une coudée : de cette manière, la 12e coudée devint la 14e, grâce à l'excédent de 48 doigts obtenu par ce subterfuge.

Certes, comparée à celle qu'elle remplaçait, l'échelle du Mikyâs a été haussée, mais de 17 millimètres par coudée : ce qui a donné une élévation de 20,4 centimètres au bout de la 12e coudée et non de 108 centimètres, comme on pourrait le supposer de ce qui précède.

IV. — Superficie de la Mosquée ʿAmr.

Le tableau suivant est extrait d'une note d'Ibn al-Mutawwag (639/1241, 730/1329) [2] sur les superficies totales et partielles de

(1) «وفى فسقية هذا المقياس عمود طوله تسعة عشر ذراعا من أوله الى اثنى عشر ذراعا — مقسوم بثمانية وعشرين أصبعاً وما بعد ذلك مقسوم بأربعة وعشرين أصبعاً»

«قال صاحب درر التيجان ومن دقيق الحكمة الغامضة أن الأذرعه متساوية فما فائدة الاختلاف وما الفرق؟ . . . . أن الحكمة فى ذلك أن المهندسين لما اجتمعوا وعملوا قانون الديار المصرية . . . . . أن القانون الكافى لذلك ستة عشر ذراعا . ثم أنهم أعادوا النظر فرأوا أن القدر الكافى لذلك ثمانية عشر ذراعا . . . . . فاتفق رأيهم على أن يضربوا الذراعين فى الاثنى عشر المتقدمة فيكون الذراع ثمانيه وعشرين أصبعاً الى اثنى عشر فاستقر الأمر على ذلك ولعل هذا هو السبب فى ذلك انتهى»

محمد بن عبد السلام المنوفى الشافعى (المتوفى سنة ٩٣١ هـ) — كتاب الفيض المديد فى أخبار النيل السعيد — مخطوط رقم ٦٦ جغرافيا بدار الكتب المصرية بالقاهرة — ص ٤١ .

Prince Omar Toussoun, *Mémoire sur l'histoire du Nil, Mém. de l'Institut d'Égypte*, Le Caire 1925, II, p. 299, 351.

(2) «وذكر ابن المتوج أن ذرعه (جامع عمرو) ٤٢٠٠٠ بذراع عمل البز المصرى القديم — . . . . . فمن ذلك»

«مقدمه ذرعه ١٣٤٢٥ ذراع ومؤخره ١٣٤٢٥ ذراع»

«وصحنه ٧٥٠٠ ذراع»

«وجانبه الشرقى ٣٨٢٥ ذراع وجانبه الغربى ٣٨٢٥ ذراع»

la mosquée de ʿAmr. Ibn al-Mutawwag donne les superficies en coudées carrées et dans les mesures employées à son époque, *i. e.* simultanément avec l'ancienne coudée du pays et la nouvelle introduite par les conquérants. C'est ce qui rend cette information très intéressante, car elle fixe un point d'histoire; malheureusement, on s'est trompé dans la conversion des coudées à l'échelle métrique.

Tableau des Superficies.

PARTIES	COUDÉES	
	ÉGYPTIENNES	ARABES
Nord	13425	8950
Sud	13425	....
Centrale	7500	5000
Est	3825	2550
Ouest	3825	2550
Superficie Totale...	42000	28000

La coudée « arabe» employée est la coudée « pratique» de 640 millimètres de longueur, dont le carré = 0,4096 (ou 0,41) mètre carré.

La superficie totale de la Mosquée serait donc : $28000 \times 0{,}41 =$ 11480 mètres carrés.

Cette surface représente aussi 42000 coudées carrées « égyptiennes»; il s'ensuit qu'une de ces coudées $= \frac{11480}{42000} = 0{,}2733$ mètre carré, dont la racine carrée est 523 millimètres.

«بالذراع المذكور ويكون ذرعه بذراع العمل المحرر على القصبة الحاكمية ثمانية وعشرين ألف ذراع»

«مقدمه ٨٩٥٠ ذراع (ولم يذكر مؤخره)»

«صحنه ٥٠٠٠ ذراع»

وجانبه الشرقى ٢٥٥٠ ذراع وجانبه الغربى ٢٥٥٠ ذراع

ابن دقماق (المتوفى سنة ٨٠٩ هـ) — كتاب الانتصار لواسطه عقد الأمصار — طبع بولاق سنة ١٣٠٩ هـ — ﺣ ٤ ص ٥٩

على باشا مبارك — الخطط التوفيقية — طبع بولاق سنة ١٣٠٥ هـ — ﺣ ٤ ص ٦

Cette mesure de longueur correspond à celle de la coudée de l'Ancienne Égypte, pour la région de Memphis [1]. Mubarak [2] l'avait estimée 525,9 millimètres.

* * *

L'an 212 de l'Hégire [3], on prit les mesures de la mosquée de ʿAmr, et l'on trouva :

Longueur, 190 coudées pratiques.

Largeur, 150 coudées pratiques.

Certains auteurs contemporains [4] ont cru que la superficie de la Mosquée devrait être 28500 coudées carrées (190 × 150) et non 28000, comme on le rapporte. Cela aurait été vrai, si elle représentait un rectangle parfait [5] : ce qui n'est pas le cas. Il s'agit tout simplement de la conversion de 28000 coudées carrées de l'espèce « pratique » en coudées carrées de « Memphis » ou vice-versa.

---

(1) Ghaleb, p. 21-22.

(2) — «الذراع القديم المسمى بالذراع الأنتيكى = ٥٢٥،٩ ملليمتر»
تذكره المهندسين وتبصره الراغبين — مطبعة المدارس الملكية بالقاهرة سنة ١٢٩٠ هـ — ص ٣٥٤ .

(3) — «ولما عاد ابن طاهر الى بغداد سنه اثنى عشره ومائتين تمم زيادته عيسى بن يزيد الجلودى وتكامل ذرع الجامع سوى الزيادتين ماية وتسعين ذراعا بذراع العمل طولا فى ماية وخمسين ذراعا عرضا»
الخطط التوفيقية — طبع بولاق سنة ١٣٠٥ هـ — ح ٤ ص ٤

(4) Entre autres Mubarak, dans le passage suivant : «وقد تقدم أن طول الجامع مائة وتسعون ذراعا وعرضه ماية وخمسون فتكون مساحته ثمانية وعشرين ألف ذراع وخمسمائة لا ثمانية وعشرين ألفاً فقط»
الخطط التوفيقية — طبع بولاق سنة ١٣٠٥ هـ — ح٤ ص ٦

(5) — «وفى سنه ألف ومائتين وتسعين هجرية قد ندبت له ثقه من المهدسين ليذرعه ويكشف من أوصافه بالدقة فكان جانبه الشرقى ١٠٩،٣٣ متر وجانبه القبلى ١١٧،١٠ متر والغربى ١٠٤،٠٠ متر والبحرى ١٢٠،٢٥ متر قال ويظهر أنه كان له ملحقات لم تدخل فى هذا المقاس»
الخطط التوفيقة — طبع بولاق سنة ١٣٠٥ هـ — ح ٤ ص ٨

Il est assez extraordinaire que Mauss [1] ait confondu la superficie avec la longueur de la mesure, en croyant que le rapport de 2 à 3 entre les coudées carrées, pouvait s'appliquer aussi à leurs longueurs : il en déduisit une coudée ancienne inexistante !

V. — La coudée de ʿOmar ou coudée ʿomariyya.

Le livre des « Statuts gouvernementaux [2] » donne une liste de sept coudées (I à VII), qui se suivent par ordre de grandeur ; elles sont étalonnées sur la coudée noire, qui occupe la place III.

Dans une étude précédente, nous avons remarqué que contrairement aux prévisions, la longueur de la coudée ʿomariyya [3], la VI, ne correspondait pas à sa place sur la liste : elle se trouve être inférieure à celle de la coudée V. Deux nouvelles sources confirment ce résultat inattendu :

A. — Jomard [4] rapporte :

« Kalkasendi fournit une liste de sept coudées qu'Ed. Bernard nomme ainsi en latin :

homarœus	(ʿomariyya)	= 29	doigts	1/3,
hacemœus	(hâchemiyya)	= 32	»	—,
belalœus	(bélaliyya)	= 29	»	2/3,
niger	(noire)	= 27	»	—,
josippœus	(yoûssofiyya)	= 26	»	—,
asaba	(?)	= 24	»	1/3 et
maharanius	(?)	= ? ?		

---

(1) « Ajoutons qu'une des premières coudées adoptées, en Égypte, par les Arabes, pour la construction des mosquées, a été celle de 426 mm. 2/3 (?) = 2/3 de 640 mm. » « La superficie de la mosquée de ʿAmr, la plus ancienne du Vieux-Caire, est de 42,000 coudées « mesry » ou 28,000 coudées « pratiques » de 640 mm. chacune. On a donc :

$$\frac{\text{Coudée mesry}}{\text{Coudée pratique}} = \frac{28}{42} = \frac{426 \text{ mm. } ^2/_3}{640 \text{ mm.}} = \frac{2}{3}$$

Mauss, p. 177-178.

(2) Ghaleb, p. 13, 14.

(3) Ghaleb, p. 18.

(4) *Description de l'Égypte,* t. VII, p. 228 ; t. XVIII, p. 598-599.

Commentant cette référence, Jomard fait la réflexion suivante :

« Les rapports qu'il donne sont incomplets ;... mais il est également difficile de démêler la nature de ces coudées, et de découvrir de quelle mesure de doigt il s'agit».

Grâce à Mauss[1], nous pouvons répondre : la longueur du doigt valait :

a) 20,000 millimètres avant la fondation de Baghdâd.

b) 20,571 millimètres après la fondation de Baghdâd.

La longueur de la coudée ʿomariyya sera donc :

29 doigts $^2/_3 \times$ 20 millimètres = 586,667 mm.,

résultat précédemment obtenu[2].

B. — Un des commentaires si instructifs de Silvestre de Sacy[3] fournit la seconde source ; le voici : « L'auteur de manuscrit Arabe de S. G., nº 34, ...dit que la coudée de ʿOmar, dont on se sert pour l'arpentage, vaut 3 *empans*[4] (٣ اشبار) *et* 1 *nœud* (عقد). Ailleurs il dit que la coudée nommée Belaliyyeh (بلاليه) est plus longue de 2 doigts $^2/_3$ que la coudée noire». [Il s'agit de la (IV) de la liste, connue aussi sous le nom de : petite hâchemiyya] ; elle était en usage à Bassora[5], et valait *trois empans et un nœud.*

D'après ce manuscrit, les deux coudées bélaliyya et ʿomariyya seraient égales : ceci est vrai à un centimètre près ; leurs longueurs exactes étant 596,571 mm. et 586,667 mm. respectivement.

VI. — Une curiosité linguistique.

On serait tenté de croire, d'après les écrivains arabes, que le terme correspondant à « poing» n'existe pas dans la langue arabe, malgré sa richesse. C'est la définition de la coudée ʿomariyya[6] qui suggère cette

(1) Ghaleb, p. 5.

(2) Ghaleb, p. 18.

(3) Abd-Allatif, *Relation de l'Égypte,* Paris 1810, note [3], p. 151.

(4) Une dizaine de lignes plus haut, S. de Sacy écrit : « car l'empan contient 9 pouces ou 12 doigts». Il s'ensuit que le nombre d'empans du manuscrit est erroné et qu'il faut lire (ici et à la fin du paragraphe) : « elle vaut 2 empans et un nœud».

(5) Ghaleb, p. 16-17.

(6) Ghaleb, p. 17-18.

remarque : on obtient sa longueur, en ajoutant le « travers du poing» à la coudée « de la main».

Pour le mot « poing», nos auteurs ont écrit : « le palme et le pouce posé de telle façon», ainsi qu'il apparaît des définitions suivantes :

الذراع العُمرية

البلاذرى . . . . : ذراع اليد + قبضه وابهاما ممدوده

الماوردى . . . . : ذراع (؟) + قبضه وابهام قائمه

ابن واضح اليعقوبى : ذراع (؟) + قبضه وأقام ابهامه فوق القبضه شيأً يسيرا

Il semble paradoxal que ces auteurs aient été obligés de se servir d'une périphrase, car il est certain que chaque partie du corps humain doit avoir son nom propre.

*
* *

Abd-Allatif[1] se sert de l'empan et de ses subdivisions, pour établir les dimensions du bâtiment qui contient le four pour faire éclore les poulets. Parmi les mesures partielles, il y en a deux (عقد et عقده اصبع) sur lesquelles les orientalistes ne sont pas d'accord.

Wahl les traduit par « voûte» et « épais d'un doigt» ; Silvestre de Sacy, les considère le singulier et le pluriel du même mot : « travers de doigt». Il suggère aussi le mot « nœud».

« Le mot عقد (ʿakd [?]) signifie *le poing,* suivant Pococke, qui l'a traduit *pugni*». L'équation de la coudée ʿomariyya, d'après ses différentes définitions, lui donne raison. En effet :

Coudée ʿomariyya

= 29 doitgs $^2/_3$ .... = 29 doigts $^2/_3$

= coudée de la main + palme + pouce ... = 24 doigts + poing

= 2 empans + 1 ʿakd.................. = 2 × 12 doigts + ʿakd.

D'où il résulte :

poing = ʿakd.

(1) *Relation de l'Égypte,* Paris 1810, p. 135-136, 150-151.

Pococke n'a pas été aussi bien inspiré dans la traduction qu'il a adoptée pour l'autre terme, qui correspond à la mesure d'un «doigt».

VII. — Varia.

Calculs métrologiques.

On ne peut recourir aux approximations dans les calculs métrologiques, quand on cherche à établir des filiations entre les mesures anciennes; les savants de l'Expédition d'Égypte [1] ont poussé les leurs jusqu'à quatre décimales du millimètre.

Étalons.

On ne semble pas être d'accord sur la valeur intrinsèque des étalons meubles conservés dans les Musées. Mauss [2], dans le passage suivant, se fait l'écho d'une définition où le «sens spirituel» prévaut : «avec le temps, une mesure de longueur s'altère plutôt en moins qu'en plus, en vertu (dit un auteur arabe) du principe de diminution qui est le propre des choses de ce monde».

Pour Jomard [3], c'est l'inverse qui se produit : «les mesures vont toujours en s'allongeant un peu, comme le prouvent l'exemple de la toise du Châtelet et celui du pied romain, aujourd'hui plus grand qu'autrefois de plus de 2 millimètres. La raison est que les ouvriers, quand ils étalonnent leur mesure, la font un tant soit peu plus longue, pour enlever ensuite l'excédent à la lime. S'ils la faisaient plus courte, il n'y aurait plus de remède».

Cette remarque s'appliquerait à la coudée «estamboulli» [4]; qui mesurait 663,75 mm. lors de son introduction en Égypte par les Ottomans; sa dernière valeur officielle est 677 mm.

---

[1] *Description de l'Égypte,* t. VII, p. 266, etc., t. XX, p. 460.
[2] Mauss, p. 180, 214-215.
[3] *Description de l'Égypte,* t. VII, p. 268, note 1.
[4] Ghaleb, p. 68.

Il n'y a que les étalons marqués sur les monuments, généralement sur un mur ou le long d'une colonne d'un édifice religieux, qui gardent leurs valeurs intactes. Citons deux exemples :

1° «...à Gyzeh, dans la grande mosquée, Gâmaʿ el-Kébir, l'on conserve l'étalon de la canne, qasab, qui sert à former le feddan ou la mesure agraire [1]».

2° Concernant la coudée dont on se servait pour le mesurage des terres dans l'Andalos, c'est «Mohammad ebn el-Faradj el-Qassâm, qui l'apporta dans ce pays au moyen d'un étalon, qu'il avait mesuré sur une coudée établie sur une colonne, au Vieux-Caire, pour mesurer la hauteur du Nil [2]».

---

[1] *Description de l'Égypte,* t. XVIII (2e partie), p. 473.
[2] H. Sauvaire, *Numismatique et Métrologie musulmanes, Journal Asiatique,* 8e série, t. VIII, Paris 1886, p. 501-502. Mauss, p. 252.

NOTES

ON THE

JOURNEY FROM ROSETTA TO CAIRO

IN THE SEVENTEENTH AND EIGHTEENTH CENTURIES

BY

ROBIN FEDDEN.

Between the fifteenth and nineteenth centuries the usual route for travellers proceeding from Alexandria to Cairo was via Rosetta. The direct overland route through the desert, though quicker, was too unsafe, and if any European travellers used it they do not appear to have left an account of their journey [1]. The other alternative — to go by water from Alexandria up the ancient canal to Fua on the Nile and thence by river— was equally impracticable since the canal was rapidly silting up through lack of attention. Though in 1585, presumably as the result of repairs executed twelve years earlier, it could float twelve ton vessels during the Nile flood, and though at this season it was still apparently navigable in the seventeenth century, the French Ambassador Aramon in 1549, and Fürer von Haimendorff in 1565, must be among the last travellers whose journey over this route has been recorded [2].

---

(1) In Hakluyt (*Hakluyt Society,* 1904, vol. V, p. 273), the overland route is mentioned as a possibility.

(2) Hakluyt, *op. cit.,* vol. VI, p. 36; *Description de l'Égypte,* vol. XI, p. 255, Paris 1822; *Revue d'Égypte,* vol. III, 1896, p. 373; Jean Chesneau, *Le voyage de Monsieur d'Aramon,* Paris 1887, p. 133; Fürer, *Itinerarium Aegypti, Palaestinae..., etc.,* Nurnberg 1621, p. 14.

Monsieur Étienne Combe in volumes XV and XVI of this *Bulletin* has dealt at length with the first stage of the normal route to Cairo in the period under review — the land transit from Alexandria to Rosetta. The following notes, based upon information in contemporary travellers, deal with the second stage of that journey — the river passage from Rosetta to Cairo.

The cost of the trip depended upon whether the traveller wished to hire a private boat or simply pay his passage. Private hire in the seventeenth or eighteenth centuries usually cost from two to three pounds sterling in the money of the time, whereas a place on a boat could be had for a few shillings [1]. It was evidently well worth taking a boat of your own as the public boats were crowded and passengers were not sheltered from the sun [2]. In 1693, there was some sort of weekly service running between Rosetta and Cairo (on the return trip the boat left Cairo on Fridays), and some fifty years later there were large boats thrice weekly [3]. A minor difficulty was that vessels were always subject to requisition by the government, and the English traveller Perry was bundled out of his boat on this pretext in 1739 [4].

The time taken to make the passage varied of course with the strength of the Nile current and depended much on a favouring wind and on whether vessels laid up for the night. Antes, who spent several years in Egypt as a merchant in the seventeen seventies, said that three days

(1) Examples of sums paid for private hire in the seventeenth and eighteenth centuries are the following :

DATE.	TRAVELLER.	COST IN LOCAL CURRENCY.	EQUIVALENT IN ENGLISH CURRENCY AT THE TIME.
1611	Sandys	12 thalers	Lst. 2.7.6 (rough approximation)
1613	Pesenti	12 reals	
1721	Van Egmont	—	" 2.4.7
1778	Parsons	—	" 2.16.0

(2) Pesenti, *Pellegrinaggio di Gierusalemme,* Bergamo 1615, p. 151.

(3) Careri, *Giro del Mondo,* Naples 1669, vol. I, p. 176; *A Voyage performed by the late Earl of Sandwich... in the Years 1738 and 1739,* London 1799, p. 439.

(4) Perry, *A View of the Levant,* etc., London 1743, p. 410.

were normally sufficient for the Rosetta — Cairo trip [1]. In the circumstances no estimate could hope to be accurate, as is sufficiently shown by the following list of times taken from the accounts of other travellers :

DATE.	TRAVELLER.	TIME.	DIRECTION.	CONDITIONS.
1483	Breydenbach	2 days	to Rosetta	flood Nile
1579	Bruening	50 hours	to Cairo	low Nile
1585	Sanderson	8 1/2 days	to Cairo	flood Nile, vessel towed
1591	Jan Somers	4-5 days	to Cairo	flood Nile
1611	Sandys	5 days	to Cairo	low Nile, contrary winds
1634	Blunt	5 days	to Cairo	flood Nile
		4 days	to Rosetta	low Nile
1634	Neitzschitz	2 1/2 days	to Cairo	low Nile
circa 1716	Sicard	7 days	to Cairo	contrary winds
1779	Capper	30 hours	to Rosetta	?
1801	Clarke	36 hours	to Cairo	flood Nile.

The prevailing Nile wind is usually upstream and travellers on the return journey from Cairo to Rosetta had thus often to rely on rowers. Capper's excellent time in 1779, when anxious to demonstrate to the directors of the *East India Company* the speed and practicability of the trans-Egypt route, was made non-stop in an eighteen oared barge, one third of the crew sleeping in shifts [2].

The type of boat on which European travellers most often made the passage up to Cairo was a *marqueb,* or *germe* as they usually and improperly called it. These craft plying between Rosetta and the capital usually carried two or even three masts, measured up to twenty-two metres, and could take a two hundred ton cargo [3]. The eminent Dr. Pococke, a conscientious reporter, describes these vessels as he saw them in 1737 : « They are flat-bottom'd vessels with three masts; near half of them being cover'd, they have in them one large handsome room, and near

(1) Antes, *Observations on the Manners and Customs of the Egyptians,* etc., London 1800, footnote to p. 55.

(2) Capper, *Observations on the Passage to India through Egypt,* London 1785, p. 37.

(3) Clerget, *Le Caire,* Cairo 1934, vol. II, p. 173.

the stern a smaller for the women, if there are any on board. They are made with lattise [*sic*] windows all round, and have swivel cannon fasten'd towards the prow.» He adds that «with a good brisk wind they sail well against the current, but when there is little wind, or it is contrary, the men draw them up with a cord fasten'd to the mast; tho' if the wind is high and contrary, they are obliged to lie by, as they commonly do at night, especially if the Nile is low, when they are in greater danger of running aground» [1].

At any rate before the eighteenth century the «swivel cannon» to which Pococke refers were almost a necessity, and even later the trip was not always without danger. The chief cause of apprehension were the professional river pirates, whose attacks we are informed were most formidable when the traveller's vessel was proceeding *downstream* [2]. Sanderson, a *Levant Company* factor, speaks of a vessel being captured in 1586 and eight Turks killed on board [3]. Lucas's boat in 1700 was in similar danger, but the pirate vessel sheered off seeing that Europeans, for whose marksmanship Lucas says they had a high respect, were handling the fire-arms [4]. Less formidable because less well-equipped were the unruly robber elements from the towns and villages along the banks, such as attempted Blunt's boat in 1634 both on his way up to Cairo and on his return to Rosetta. His account of the attacks is interesting and throws considerable light on the conditions of river travel between Rosetta and Cairo at this time. «In the way, the winde falling, our Water-men drawing the Boat with ropes from land, there came sixe of the wild Arabs, five on Horsebacke, one afoot; each with a lance, which they can use in hand, or dart, very dextrously; our Boatmen rogues of the same race, stood still, that they might take the ropes, whereat the Ianizary, a stout, and honest Turke discharged his Harquebuze at the Horsemen, who wheeling about, came speedily againe, where finding two of us with Pistols, guarding the ropes, and awing our Boat-

(1) Pococke, *A Description of the East,* London 1743, vol. I, p. 16.

(2) Bruening, *Orientalische Reyss,* Strassburg 1612, p. 134.

(3) *The Travels of John Sanderson in the Levant, Hakluyt Society* 1931, p. 52.

(4) *Voyage du Sieur Paul Lucas au Levant,* Paris 1731, p. 33.

men, they durst not come on; nor were they sudden in flight, but that the Ianizary let flee once more, and as seemed to us, tufted through one of their Turbants; then away they ran.» On Blunt's return downstream, the flood had abated and the river was considerably lower, which he says made it easy for the «wild Arabs, often ten or twelve together» to swim out to passing vessels, lance in hand and with their blue *galabiehs* tucked about their heads. When such a robber party threatened to attack his boat, he recounts that «my two Ianizaries with their Harquebuzes, and I with a Pistoll, awed them, that they durst not assault the Boat; nor were they able to use the Launce (swimming), more than with one hand, and that but weakely [1]».

As late as 1762, when Niebuhr went up to Cairo, three boats were pillaged on the Nile, though he remarks that such occurences were then rare [2]. Indeed twenty five years earlier Norden, the Danish traveller, had stated that the river was safe as far as Cairo, and Bruce on his way to Abyssinia in 1768 was to announce that the robber bogey was much exaggerated and that the travellers'stories of attacks on the Lower Nile were all of old date. Unless you happen to get involved in political disturbances, «you must» says Bruce «be very unfortunate indeed if any great accident befall you between Alexandria and Cairo [3]».

None the less travellers continued to regard the banks, if not the river, with distrust. As late as 1788 Ledyard, an extraordinary man who made his way from Ostend to Kamschatka with ten pounds in his pocket, and was the first field-anthropologist to visit Egypt, stopped off at some of the riverside villages and remarked, almost with surprise, «no propensity among the inhabitants to incivility [4]». Pococke travelling with the English consul half a century earlier had done the same thing and been equally well received. He thus describes a landing at Wardan.

(1) Blunt, *A Voyage into the Levant,* London 1638, pp. 37 and 56.

(2) Niebuhr, *Voyage en Arabie,* Amsterdam 1776, vol. I, p. 47.

(3) Norden, *Travels in Egypt and Nubia,* London 1757, vol. I, p. 34; Bruce, *Travels to Discover the Source of the Nile,* Edinburgh 1790, vol. I, p. 23.

(4) *Proceedings of the Association for Promoting the Discovery of the Interior Parts of Africa,* London 1790, p. 26.

We went, he says, « to see the governor, who would have entertain'd us, and sent a present of a hundred eggs and a lamb, and afterwards came on horseback to the boat and return'd the visit; and having the usual honours done him on that occasion, it was signified by the consul's people that wine would be an acceptable present to him, which accordingly was sent after dark, not to give umbrage to conscientious musselmen»[1]. Such halts were none the less the exception, though occasionally an ambitious traveller with a taste for Christian antiquities might stop off at El-Tarrana to visit the Wadi Natrun Monasteries. Melton in the sixteen sixties, snubbed by the abbot of St. Macarius Monastery and ill-treated by the *kashief*, made the detour at the risk of his life[2]. Browne, who was to be the first European to penetrate to Darfur, was more fortunate and left an interesting description of his visit to the monasteries in 1792 and of the natrun industry. The latter had at that time been farmed out by Murad Bey to Carlo Rossetti, the Venetian merchant who for many years played so large a part in the life of the European colony in Cairo. He seems to have been enterprising but humourless, for Browne says that he tried planting trees at Tarrana to beautify the village. His attentions we are told remained unappreciated by the inhabitants[3].

On the whole the comments of travellers upon the trip and on their reactions to the Nile panorama are brief and disappointing. Usually the passage up the river seems to have been regarded only as the unpleasant and unavoidable prelude to reaching Cairo; the capital with its fabulous reputation already held, understandably enough, their whole attention. The poet-dramatist Aaron Hill at the beginning of the eighteenth century speaks with pleasure of the surrounding inundation and Perry in 1740 is clearly susceptible to the prospect of palms and villages and the subtle tones of the Delta[4]. Pococke, his contemporary,

(1) Pococke, *op. cit.*, vol. I, p. 17.

(2) Melton, *Zeldzaame en Gedenkwaardige Zee en Land-Reizen*, etc., Amsterdam 1681, pp. 69-71.

(3) Browne, *Travels in Africa*, etc., London 1799, pp. 36-43.

(4) Hill, *Account of the Present State of the Ottoman Empire*, etc., London 1709, p. 225; Perry, *op. cit.*, p. 255.

writes something in the same vein. « The sailing on the Nile» he says « is very pleasant, the country on each side is rich and fruitful, the villages having palm-trees planted round them, appear like so many fine groves, and, when the country is overflown, they look like islands, as they really are[1]». But such appreciation was the exception. The eighteenth century taste for landscape hardly went so far as to include the strictly utilitarian Nile scene.

A similar lack of perception, though at the time perhaps even more understandable, characterized the travellers' reactions to the dwellers along the river banks. Ledyard, who it is relevant to recall had been in the South Seas with Captain Cooke, found them in respect of dirt and absence of clothes and comfort « infinitely below» anything he had ever met elsewhere[2]. Passing by, the travellers observed indeed only their poverty and nakedness, and even these appeared to them usually as isolated phenomena detached from any political or economic context.

Passengers arriving from Rosetta normally disembarked at Bulac, the port of Cairo. The suburb had first acquired importance in the fifteenth century, as the result of one of those periodic changes in the bed of the Nile to which the river has always been subject, and was throughout the Turkish period the port for river traffic from the Delta. Since there was no road transport at all, it handled a vast amount of shipping, and hundreds of vessels were often to be found at the quays. Stretching up the river it was a long town with no depth and, except for a brief period under Ali Bey's patronage when it became something of a resort, it presented a purely commercial aspect[3]. There were sugar mills there, a fish market (at one time the only authorized fish market in Cairo), and large warehouses[4]. The last were of little interest to the Franks since

(1) Pococke, *op. cit.*, vol. I, p. 16.

(2) *Proceedings of the Association for Promoting the Discovery of the Interior Parts of Africa, op. cit.*, p. 26.

(3) Clerget, *op. cit.*, vol. I, p. 181, and vol. II, p. 180.

(4) Helfrich, *Kurtzer und Warhafftiger Bericht*, etc., 1581, p. 131; Parsons, *Travels in Asia and Africa*, London 1808, p. 324.

western goods were not stored there and only passed through in transit to Cairo [1].

In fact Bulac, as far as the traveller was concerned, was « remarkable for nothing but a fine bagnio » [2] — and the ordeal of the customs. The latter, as elsewhere in Egypt, were in the hands of the Jews until the middle of the eighteenth century, when Ali Bey farmed them out to the Syrians. In 1666 there were over a hundred Jewish customers employed at Bulac and their treatment of travellers was, as it had always been, extremely arbitrary [3]. Europeans however often fared better than the Turks and the people of the country, since they were prepared to tip more heavily [4]. Thus, a German tells that in 1634 he was enabled by judicious gratuities to get his baggage through the customs unsearched [5]. In addition to the customs' dues there was a capital tax payable by every European on arrival at the port for the *first* time. This tax is mentioned by nearly all the travellers in the early Turkish period and throughout the seventeenth century remained pretty constantly at about one piastre of medins; it seems possible that it ceased to be imposed in the eighteenth century as Vansleb in 1672 appears to be the last traveller to mention it [6]. The Frenchman Bremond maintained that it was an invention of the Jewish customers, but Affagart over a century earlier (1533) seems to indicate, with more plausibility, that it originated as a contribution to the expenses of the official dragoman into whose care foreigners were in his time obliged to commit themselves [7].

---

(1) *Description de l'Égypte,* Paris 1829, vol. XVIII (2), p. 475.

(2) Pococke, *op. cit.,* vol. I, p. 29.

(3) Von Troilo, *Orientalische Reise-Beschreibung,* Dresden and Leipzig 1734, p. 788.

(4) *Relation du Sieur Caesar Lambert,* etc., p. 28 (no date or place of publication).

(5) Von Neitzschitz, *Sieben-Jährige und gefährliche Welt Beschauung,* 1666, p. 153.

(6) Vansleb, *Nouvelle Relation,* etc., Paris 1677, p. 117.

(7) Bremond, *Viaggi fatti nell'Egitto,* etc., Rome 1679, p. 41; Affagart, *Relation de la Terre Sainte*, Paris 1902, p. 57. — Hakluyt (*op. cit.,* vol. V, p. 335) states that in the sixteenth century the Venetians, Chiotes, and Rhaguseans were exempted from this entry tax at Cairo because « tributarie to the Grand Signior ».

Outside the customs there were always mules and donkeys available to take travellers the mile or so into Cairo. The transit in the early seventeenth century cost one penny; as Sandys tells us [1].

Two alternative roads were available. The longer, offering the pleasant shade of palms and acacias, led to the Bab el-Hadid. The shorter was without shade but led direct to the Ezbekieh, near which lay the foreign quarter [2]. It must have been the latter route which European travellers normally took. Consuls and persons of importance approached the contemptuous Muslim capital with what state they could muster. Pococke, travelling in the company of our consul Robert Barton, describes the entry of the consular party in 1737 : « A great number of people came out to meet the consul, who, mounted on a fine horse, was preceded by six janizaries; and, according to the eastern custom of state, a man went before and sprinkled water on the ground to lay the dust. In this manner he entered the city, follow'd by his friends on humble asses [3]. » Occasionally a European traveller arriving at the time of the Nile flood had the pleasant experience, as did Henri de Beauveau on September 18th 1605, of entering Cairo by water. In this case he proceeded upstream from Bulac to the entrance of the *khalig* (situated in the narrow channel separating Roda Island from the mainland), and then turned down the canal between gardens planted with tamarisks and so arrived at the city itself. Finally, after passing under seven bridges, he reached the Frank quarter which abutted onto the west bank of the canal [4]. This was the term of the traveller's journey.

---

(1) Von Troilo, *op. cit.,* p. 788; Sandys, *A Relation of a Journey,* etc., London 1615, p. 118.

(2) Clerget, *op. cit.,* vol. I, p. 181.

(3) Pococke, *op. cit.,* vol. I, p. 17 (Actually consuls and people of importance disembarked at a special landing-stage some way north of Bulac. See, besides Pococke, Bremond, *op. cit.,* p. 41, and Fourmont, *Description historique et géographique...,* etc., Paris 1755, p. 185).

(4) Fürer, *op. cit.,* p. 15; Beauveau, *Relation journalière du voyage du Levant,* Nancy 1615, p. 158.

THE

POPULATION OF THE EGYPTIAN OASES

BY

MOHAMED MITWALLI.

PHYSICAL COMPOSITION OF THE POPULATION.

INTRODUCTORY.

In order to obtain clues to the physical composition of the inhabitants of the Egyptian Oases, measurements and observations have been recorded for 1082 males aged 25 years and over. This sample forms 13.2 % of the total adult male population which numbers 8192 and is distributed as follows :

LOCALITY	ADULT MALE [1] POPULATION	No. OF CASES MEASURED	%
Siwa	1241	228	17.8
Baharia	1514	197	13.2
Farafra	110	52	49
Dakhla	3425	400	11.6
Kharga	1903	205	10.7
TOTAL ...	8193	1082	13.2

[1] Figures are quoted from : Census of the Frontier Governorates 1927.—*Siwa*, pp. 56-57; *Baharia and Farafra*, pp. 60-61; *Kharga*, pp. 112-113; *Dakhla*, pp. 112-115.

The measurements follow the scheme and technique described by Dr. Davies and Prof. Fleure in their report on the "Anthropometric Survey of the Isle of Man" published in the Journal of the Royal Anthropological Institute, 1936 [1]. They included the following :

- Maximum Head Length
- Maximum Head Breadth
- Minimum Frontal Diameter
- Bizygomatic Breadth
- Bigonial Breadth
- Face Height
- Forehead Height
- Auricular Height
- Nasal Length
- Nasal Breadth
- Auriculo Nasal Radius
- Auriculo Alveolar Radius
- Head Circumference
- Standing Height
- Length of the arm
- Length of the leg.

Observations were taken on skin colour, eye colour, hair colour, quantity of the hair, form of lips and ears and shape of the head. The complete data collected, which will be published somewhere else, are summarised in the following tables and graphs.

A. *GENERALITIES.*

1.—Cephalic Index.

TABLE A.

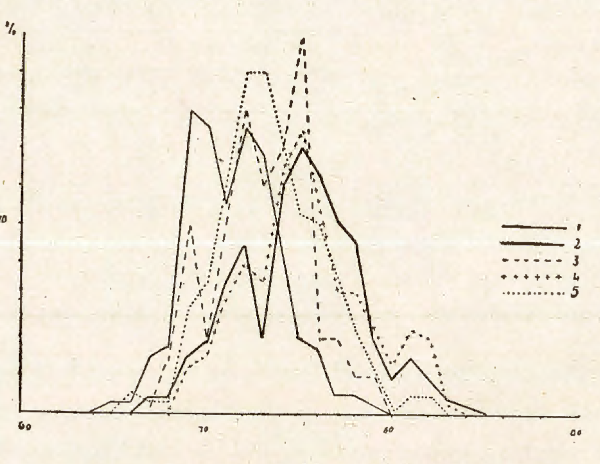
LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 73.5		GROUP B. 73.6 - 78.5		GROUP C. 78.6 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	397	75	123	31	220	55.2	54	13.6
Kharga........	205	74.8	59	28.7	112	54.8	34	16.6
Siwa..........	221	74.1	128	58	87	39.5	6	2.7
Baharia	196	73.3	136	69.5	60	30.5	—	—
Farafra........	51	73.7	28	55	23	45	—	—

Graph (No. 1) as well as the figures in the above table represent a group composed of extreme long heads and ordinary long heads. The

[1] *J. R. Anth. Inst.*, Vol. 66 (1936), pp. 129-187.

indices with few exceptions fall between 69 and 79. A marked feature in each of the five oases is the entire absence of broad heads and the small proportion of mesaticephals. The number of men with indices above 79 is very small.

Conditions in Baharia are slightly different. There is a large number



Graph 1. — Percentage Incidence of Cephalic Indices.

1 Baharia. 2 Dakhla. 3 Farafra. 4 Kharga. 5 Siwa.

of extreme long heads and the number with indices over 74 is markedly small. At Farafra there is evidence of a considerable long headed population though not to such a great extent as at Baharia. Siwa also has on the whole narrower heads than Dakhla and Kharga.

The distinct drop in the graphs for Baharia and Siwa after 73.5 and the dips in the graphs for Dakhla and Kharga and Farafra at the same point seem to indicate that there are two elements of population in the oases : one with indices below 73.5 and another with indices between 73.5 and 79. The inhabitants of Baharia, Farafra and Siwa in the north are composed mainly of the first element which seems to have originated as a separate group rather than a group marginal to that occurring at higher indices. The inhabitants of Kharga and Dakhla in the south stand in contrast with the northern group as they have a large proportion of men with indices between 73.5 and 79.

2.—Head Length.

TABLE B.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 189		GROUP B. 190 - 196		GROUP C. 197 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	344	194	105	30.5	98	28.5	141	41
Kharga........	225	192	78	34.7	76	33.7	71	31.6
Siwa..........	221	196.8	30	13.6	82	37	109	49.5
Baharia	196	193	44	22.5	84	42.9	68	34.7
Farafra........	51	193	13	27	22	43	16	30

Although the variation in head length as indicated by graphs (nos. 3 and 19) is not as marked as that in the cephalic index, yet the distinctiveness of a southern group including Dakhla and Kharga and a northern group including Baharia, Farafra and Siwa is brought out by the figures in the above table. Whereas the head length is evenly distributed in Kharga and Dakhla, the numbers with low values for head length are smaller in Siwa, Baharia, and Farafra.

3.—Head Breadth.

TABLE C.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 140		GROUP B. 141 - 146		GROUP C. 147 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	394	144.8	60	15.2	178	45	156	39.6
Kharga........	205	144.2	40	19.5	83	40.5	82	40
Siwa..........	221	143.6	52	23.5	104	47	65	29.5
Baharia	196	140.1	103	52.8	76	38.6	17	8.7
Farafra........	51	140.7	26	51	21	41	4	7.8

The distinctiveness of Farafra and Baharia is brought out much more clearly in the case of head breadth which shows that although the range of variation is similar in all cases yet the numbers falling at values below 140 are much greater in the case of Farafra and Baharia. In this case Siwa does not agree with Farafra and Baharia in having larger numbers at the lower values, but on the contrary the numbers at high values are considerable.

In Farafra and Baharia, therefore, the combination of heads of great absolute length and low absolute breadth is associated with the extremely long headed population present there whilst in the case of Siwa the extreme long-headedness is to be attributed to the extreme length, than to the extreme narrowness of the head. In the cases of Kharga and Dakhla the values show a normal range.

4.—Face Height.

TABLE D.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 107		GROUP B. 108 - 118		GROUP C. 119 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	397	113.2	78	19.7	249	63	70	17.6
Kharga........	205	114.1	22	10.7	128	62.5	55	26.8
Siwa..........	220	112.4	55	25	119	54.2	46	21.6
Baharia	196	114	21	10.7	129	66	46	23.5
Farafra........	51	113.2	6	11.8	37	74	8	15.7

While all oases have the medium face height as a general characteristic, Baharia and Kharga have conspicuously small percentages on the long face side and Siwa has a considerable proportion with quite short faces.

5.—Bizygomatic Breadth.

TABLE E.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 129		GROUP B. 130 - 138		GROUP C. 139 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	397	134.9	58	14.6	248	62	93	23.5
Kharga........	205	128.8	40	19.5	127	62	38	18.5
Siwa..........	221	131.6	80	36.4	122	55.5	19	8.6
Baharia	196	129.1	94	48	99	50.5	3	1.5
Farafra........	54	133·5	10	18.6	38	70.5	6	11.1

More significant are the graphs and table showing the Bizygomatic Breadth in which Siwa, Baharia and Farafra again show on the whole rather greater numbers at the lower values of Bizygomatic Breadth, while Dakhla and Kharga tend to run to higher values.

The rather low value of the Bizygomatic Breadth for Siwa, Baharia and Farafra are to be related to the extremely long-headed element in these centres, a condition which may indicate that the long-headed element has originated as a separate group.

6.—Face Index.

TABLE F.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 80		GROUP B. 81 - 89		GROUP C. 90 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	397	84	107	27	239	60.5	51	12.8
Kharga........	204	84.1	49	24	122	60.0	33	16.2
Siwa..........	221	89.5	38	18.5	133	60.5	50	23.0
Baharia	196	88.1	19	9.7	99	50.5	78	39.8
Farafra........	51	88.2	12	23.6	32	63	7	13.8

Face indices tend to run to rather high values in Baharia and Siwa and to lower values in Dakhla, Kharga and Farafra. This is to be related to the facts of Bizygomatic Breadth noted above.

7.—Nasal Index.

TABLE G.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 70		GROUP B. 70 - 85		GROUP C. 85 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	381	80.3	45	12	239	62.5	97	25.5
Kharga........	205	76.5	44	22.5	137	71	32	16.5
Siwa..........	209	82	17	7.5	118	54	84	38.5
Baharia	196	71.3	82	31.5	106	54	4	4.5
Farafra........	51	70.8	28	55	22	43	1	1.9

Nasal indices fall in the main within the mesorrhine group with the indices falling between about 70 and 85. Farafra and Baharia show rather greater numbers with low indices than do the other groups, while Siwa is noteworthy for a more numerous broadnosed element.

8.—Nasal Length.

TABLE H.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 46		GROUP B. 47 - 52		GROUP C. 53 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	397	50.4	73	18.4	259	65	65	16.4
Kharga........	205	51.5	15	7.3	111	54.3	79	38.5
Siwa..........	210	49	84	40	110	52.5	16	7.6
Baharia	196	54.8	20	10.2	108	55	68	34.6
Farafra........	51	53 5	2	3.9	23	45	26	51

The main range of nasal length falls between about 46 and 53 mm. with Siwa showing more numbers at the lower values of nasal length, Baharia, Farafra and Kharga tend to have longer noses.

9.—Nasal Breadth.

TABLE I.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 36		GROUP B. 37 - 41		GROUP C. 42 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla........	397	40	76	19.2	214	54	107	27
Kharga........	205	39	37	16.5	129	60	48	23.5
Siwa..........	220	39.9	36	16.5	99	45	85	38.5
Baharia.......	196	36.6	93	42.5	92	42	11	15.5
Farafra........	51	37.6	23	45	25	49	3	5.9

Nasal breadth runs in the main between 36 and 41 except for Farafra and Baharia where the numbers at low values of nasal breadth are markedly greater, with relatively few numbers having nasal breadth of 40 and over. In Siwa the numbers at high values of nasal breadth are greater than elsewhere.

Thus the occurrence of numerous persons with low nasal breadth at Baharia and Farafra is to be attributed to a combination of narrow and long noses while the relatively large numbers of broad noses in Siwa is to be correlated with the relative shortness and the relative great breadth of the nose.

10.—Frontal Minimum.

TABLE J.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 101		GROUP B. 102 - 106		GROUP C. 107 - x	
			NO.	%	NO	%	NO.	%
Dakhla........	397	105.2	73	18.4	179	45.0	145	36.5
Kharga........	205	104.7	36	17.5	102	50.0	67	32.5
Siwa..........	221	104.3	57	25.5	102	45.5	62	28.5
Baharia.......	196	101.3	92	42.0	91	41.5	13	16.5
Farafra........	51	103.0	18	35.5	27	53.0	6	11.7

The samples from Farafra and Baharia have on the whole rather narrower foreheads than those from the other oases, being especially narrower than Kharga and Dakhla. But this does not reflect itself in the jugo-frontal index in the case of Baharia because of the number with low values for bizygomatic breadth. This gives higher indices than one would expect from the lower values of frontal minimum.

In the case of Farafra, however, the jugo-frontal indices are markedly lower than any of the other oases. This is to be attributed partly to the narrow foreheads and partly to the narrower bizygomatic breadth.

11.—Jugo-Frontal Index.

TABLE K.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 79		GROUP B. 80 - x	
			NO.	%	NO.	%
Dakhla...........	397	78.1	296	75	101	25
Kharga...........	205	78.4	147	72	58	28
Siwa.............	203	79.3	122	60	81	40
Baharia..........	196	78.3	140	72	56	28
Farafra..........	51	79.5	45	88	6	11.7

12.—Height/Breadth Index.

TABLE L.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 88		GROUP B. 89 - x	
			NO	%	NO.	%
Dakhla...........	391	87.6	238	60.5	153	39.5
Kharga...........	205	84.5	147	72	58	28
Siwa.............	216	90.0	80	37	136	63
Baharia..........	196	89.3	100	51	96	49
Farafra..........	51	94.4	15	29.5	36	71

The Height/breadth index is a great deal lower in Kharga and Dakhla than the other oases, a feature to be attributed probably to the smaller hyperdolicho-cephalic element in these two oases.

It may be noticed in the case of Siwa and Farafra and to a smaller extent in the case of Baharia that the height/breadth indices often reach very high values even to the extent of some individuals having the height of the head as large as the breadth. This is probably to be correlated with the extremely long-headed element in these oases.

In Dakhla and Kharga on the other hand, with their smaller proportion of extreme long heads, the main range of indices is over lower values and the numbers having height-breadth indices over 90 are few.

13.—Stature.

TABLE M.

LOCALITY	No. OF CASES	AVERAGE	GROUP A. x - 160		GROUP B. 161 - 168		GROUP C. 169 - x	
			NO.	%	NO.	%	NO.	%
Dakhla	386	165.5	83	21.5	185	48	118	30.5
Kharga	205	163.9	54	26	106	51.1	45	22.5
Siwa	219	168.0	27	12.4	100	45.6	92	42
Baharia	196	164.2	65	33	97	50	33	17
Farafra	51	163.7	12	23.5	29	57	10	19 6

The group, in the main, shows statures ranging between 160 and 170 cm. Dakhla and Kharga have moderate statures, Baharia and Farafra show rather greater numbers with short statures while Siwa has on the whole a taller population.

B. *THE SOUTHERN GROUP OF THE OASIS POPULATION.*

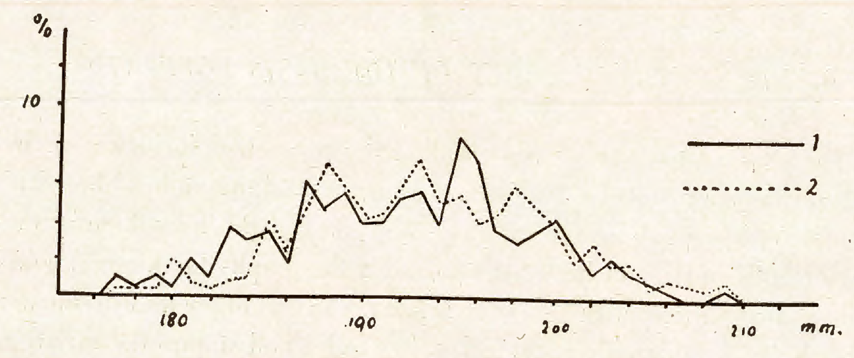
The graphs from 2 to 14 representing the percentage incidence of the various measurements for Dakhla and Kharga reveal that in head breadth, head length, cephalic index, nasal breadth, face height, frontal minimum, jugo-frontal index and head-breadth index the graphs for Kharga, coincide almost entirely with those for Dakhla. In the other measurements, namely the nasal length, nasal index, face index and stature the variation



Graph 2. — Percentage Incidence of Head Breadths.
1 Kharga. 2 Dakhla.

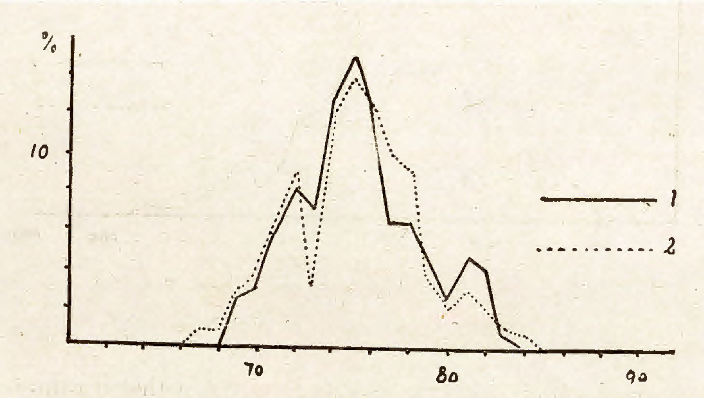
of Kharga graphs from those for Dakhla is so slight that it cannot be considered as indicative of any significant difference in the physical composition of the people of the two oases. A glance at the figures included in the tables (A to M) confirms the view that the Kharga and Dakhla inhabitants are physically similar. In each measurement the figures representing the percentage frequencies for both oases vary only very slightly.

The graphs and tables not only indicate the close affinity between the population of Dakhla and Kharga but also show that they are distinguished from those of the other oases in several features of head and face morphology. The men of these two oases show absolutely shorter and broader heads and absolutely broader foreheads. The face is also broader and the nose is on the whole broader than elsewhere. It is significant that Dakhla and Kharga go together and stand out distinct from the other centres in almost every morphological feature considered.



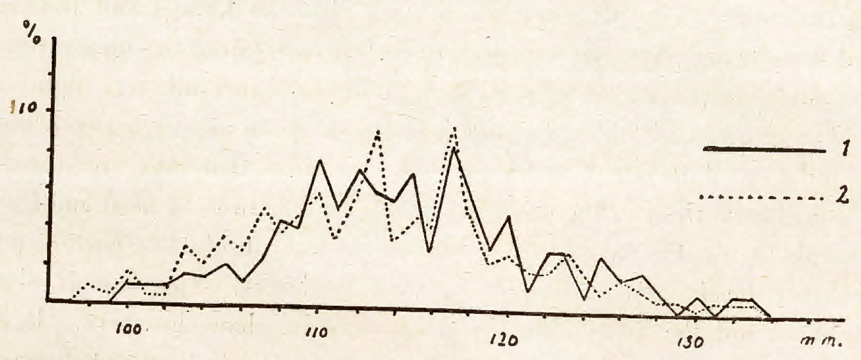
Graph 3. — Percentage Incidence of Head Lengths.

——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



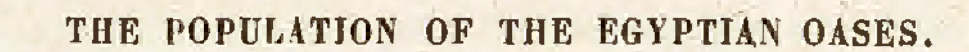
Graph 4. — Percentage Incidence of Cephalic Indices.

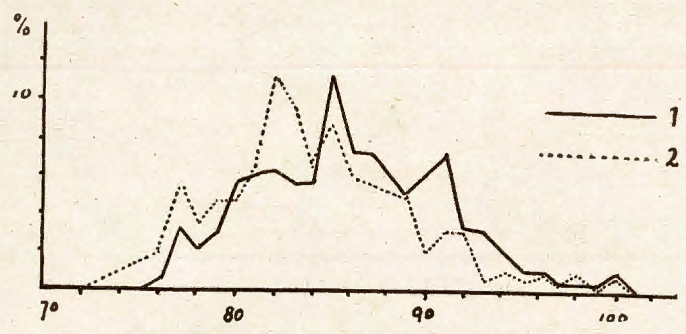
——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



Graph 5. — Percentage Incidence of Face Lengths.

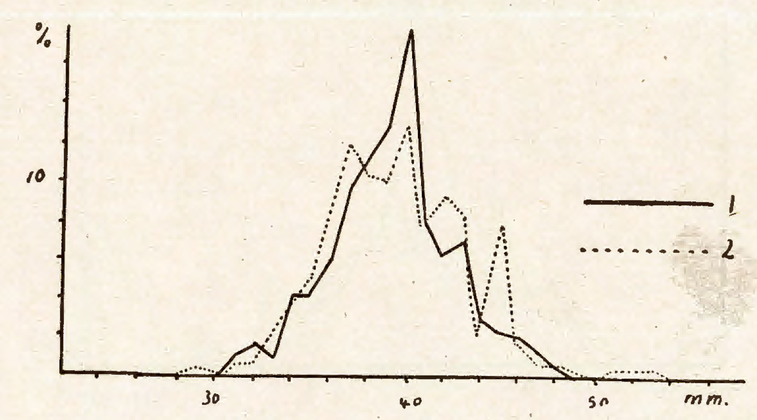
——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.





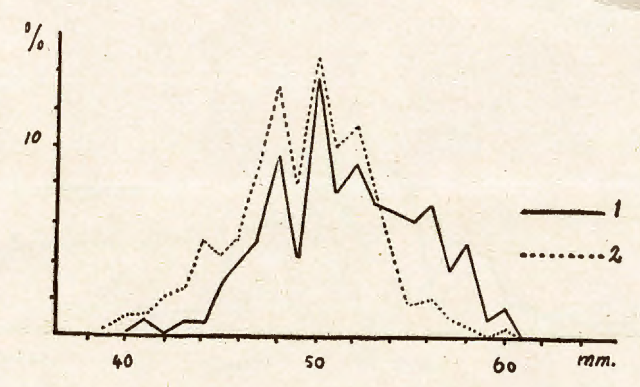
Graph 6. — Percentage Incidence of Face Indices.

——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



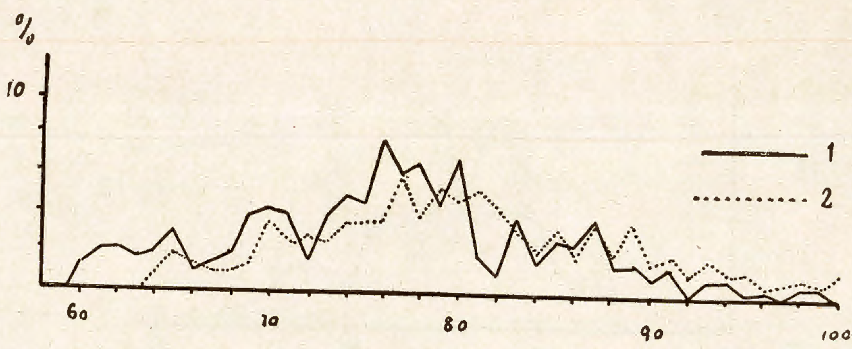
Graph 7. — Percentage Incidence of Nasal Breadths.

——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



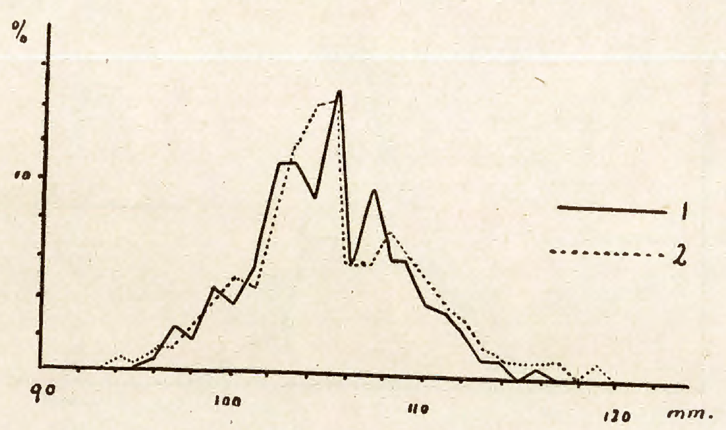
Graph 8. — Percentage Incidence of Nasal Breadths.

——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



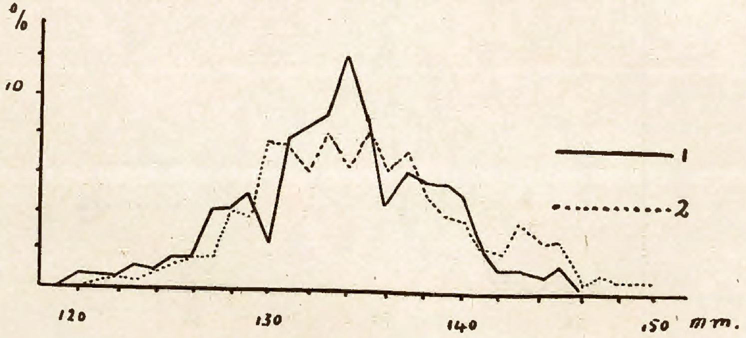
Graph 9. — Percentage Incidence of Nasal Indices.

——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



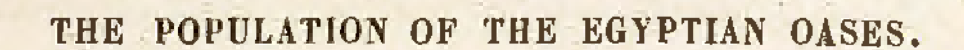
Graph 10. — Percentage Incidence of Minimum Frontal Diameters

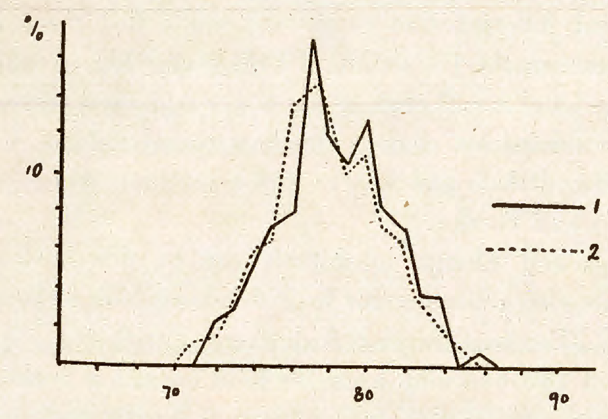
——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



Graph 11. — Percentage Incidence of Bizygomatic Breadths.

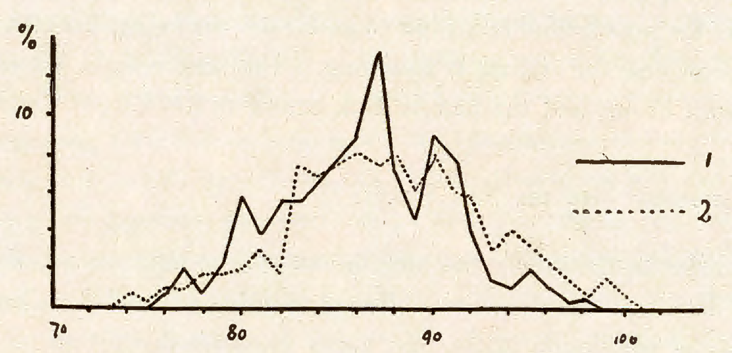
——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.





Graph 12. — Percentage Incidence of Jugo-Frontal Indices.

——— 1 Kharga .... 2 Dakhla.



Graph 13. — Percentage Incidence of Height Breadth Indices.

——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.



Graph 14. — Percentage Incidence of Stature.

——— 1 Kharga. .... 2 Dakhla.

This consistent differentiation suggests strongly that there is a clear distinction between the population of Dakhla and Kharga and those of the other oases and would seem to warrant, on physical anthropological grounds, the subdivision of the oases here considered into a southern group including Dakhla and Kharga and a northern group comprising Siwa, Baharia and Farafra.

The Dakhla and Kharga inhabitants can be described as mainly dolichocephals with a considerable hyperdolichocephalic element and few mesocephals. The head length is fairly evenly distributed over a normal range of about 185-200 mm. while the head breadth is fairly moderate.

They are mesorrhine with moderate nasal length and moderate to high nasal breadth. The face index is moderate, so is the face length but the bizygomatic breadth is fairly narrow. The forehead is rather narrow, the jugo-frontal index low to moderate, the height-breadth index fairly high and the stature is moderate. The skin is light brown, the eyes hazel brown and the hair is dark brown to black.

Relationship with the Nile Valley.

In order to determine the affinities of this group, a comparison of these data with similar data collected by Myers [1] and by Chantre [2] among the population of the Nile Valley proves instructive.

Comparing the averages of the head length, head breadth and cephalic index[3], we find that as far as these measurements are concerned the people of Kharga and Dakhla are in close relation with those of the Nile Valley.

[1] Myers, *Contribution to Egyptian Anthropology, J. R. Q. Inst.*, Vol. 38 (1908), pp. 99-147; *The Comparative Anthropometry of the Modern Mohammedans,* and *Comparison of the Mohammedans with the Copts and the "Mixed" group, J. R. Anth. Inst.*, Vol. 34 (1906), pp. 237-271.

[2] Chantre, *Recherches Anthropologiques dans l'Afrique Orientale,* Égypte 4, Lyon 1904.

[3] Quoted from Hardlicka. *Natives of Kharga Oasis,* Smiths. *Misc. Coll.*, Vol. 59 (1913), p. 47.

CASES	LOCALITY	OBSERVER	HEAD LENGTH	HEAD BREADTH	CEPHALIC INDEX
369	Moslems of the Nile Valley	Myers	194.5	144.3	74.3
44	Copts —	—	193	143	74.0
127	— —	Chantre	188.5	142	75.0
91	Fellaheen —	—	190	142	74.7
394	Dakhla People	Mitwalli	194	144.8	75.0
205	Kharga —	»	192	144.2	74.8

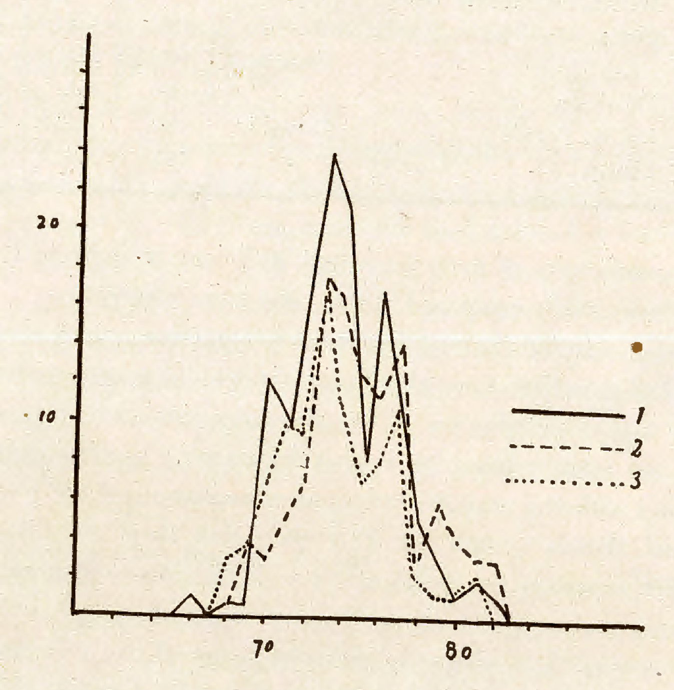
But the conformity of averages is not sufficient to indicate that the two peoples are really composed of the same racial elements.

The averages may hide behind them many irregularities which should not be overlooked or underestimated. Comparison of the graphs representing either the actual distribution of the measurements or the percentage incidence are more reliable as a basis for accurate conclusions.

Beginning with the cephalic index, an examination of the graphs for Kharga and Dakhla (graph no. 4) reveals that there is a distinct dip at 73 which separates two peaks at 72 and 75. Myers' figures for the Nile Valley population give similar curves with peaks at 73 and 76-77 (graph no. 15). In addition to the coincidence of the two peaks and the dip between them, both the range and general trend of the curves for Dakhla and Kharga on the one hand and those for the Nile Valley on the other are to a large extent conformable.

The curves representing the head-lengths for the Dakhla and Kharga population (graph no. 3) are also similar to those for the Nile Valley Egyptians (graph no. 16), a fact which confirms the homogeneity suggested by the cephalic index. In both cases the graphs show a gradual rise between the values 180 and 188 and a gradual fall between 200 and 210. Between 188 and 200 the graphs in both cases are again almost identical in that they run more or less irregularly with a marked dip at 190-191 in case of Kharga and Dakhla and 193 in the case of the Nile Valley. The two peaks located at about 189-191 and 195 in the graphs for the Nile Valley are also analogous with those located about 188 and 183-195 in the graphs for Kharga and Dakhla.

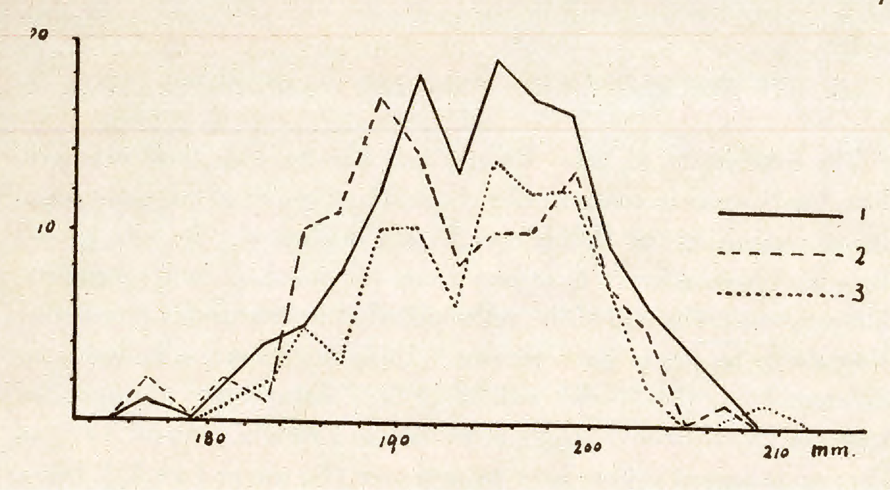
The graphs for the head breadths seem also to emphasise the view that the Dakhla and Kharga people are physically similar to the Nile Valley Egyptians. Comparing the graph for Dakhla (graph no. 2) with those



Graph 15. — Percentage Incidence of Cephalic Indices.
(Nile Valley) After Myers.

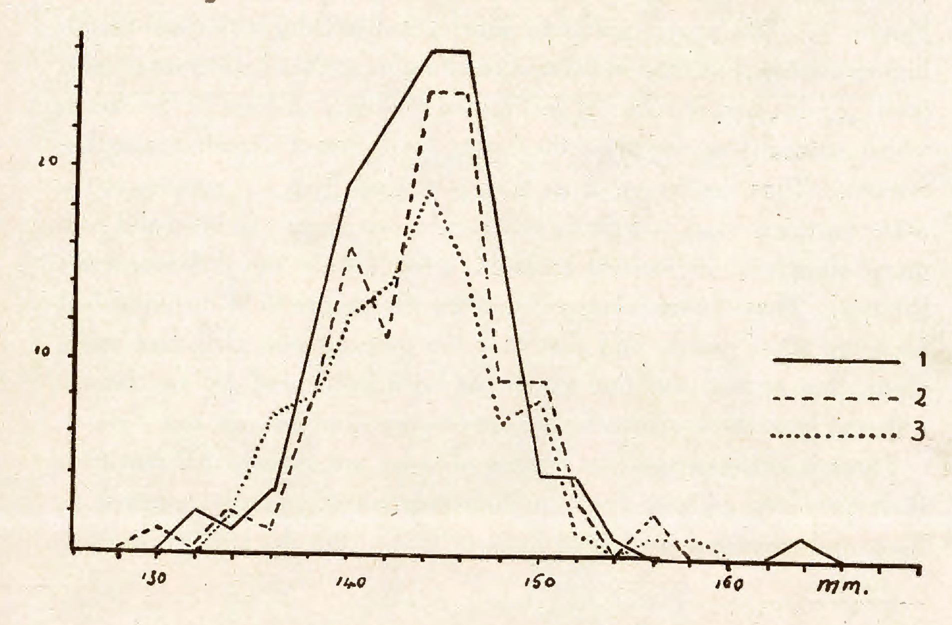
1 Qena-Girga. 2 Dakhlia. 3 Assiut-Minia.

for Assiut and Minia provinces for instance (graph no. 17), we find the mode in both cases lies about 144 from which the curves slope more gradually towards the high than towards the low values of the head breadth. The range and the trend of the two curves are markedly similar. Detailed figures for other measurements are nota vailable for the Nile Valley population, but so far as the evidence goes, it suggests that the Dakhla and Kharga people are typical Egyptians.



Graph 16. — Percentage Incidence of Head Lengths
(Nile Valley) after Myers.

1 Qena-Girga. 2 Dakahlia. 3 Assiut-Minia.



Graph 17. — Percentage Incidence of Head Breadths.
(Nile Valley) After Myers.

1 Qena-Girga. 2 Dakahlia. 3 Assiut-Minia.

C. *THE NORTHERN GROUP OF THE OASIS POPULATION.*

The inhabitants of Siwa, Baharia and Farafra with their extremely long heads stand in contrast with the southern group of the oasis population comprising the Dakhla and Kharga dwellers [1]. Broadly treated they have been referred to as one group composed of similar elements, but a close examination of the anthropological measurements reveals that they are by no means homogeneous. Using the stature as an index for differentiation, the Siwans with their high statures are distinguished from the short-statured people of Baharia and Farafra. About 42 % of the men measured in Siwa have statures over 169 cm. and 12.4 % below 160 cm. whereas in Baharia and Farafra there are only 17 to 19.6 % with statures over 169.1 cm. and 23-33 % below 160 cm. (See Table M.).

In addition to this marked difference in stature the heads in Siwa tend to be slightly longer and broader and therefore larger than in Baharia and Farafra [2]. The nose is markedly shorter and broader with considerably higher nasal indices than in Baharia and Farafra and the jugo-frontal index tends to read higher values reflecting the tendency to broader foreheads which naturally accompanies the larger heads noted already among the Siwans. Thus the sample from Siwa is distinct from the samples of the other northern oases,—Baharia and Farafra—especially in head and nose morphology and in stature while in other details the differences are slighter. These features suggest that the Siwans are to be distinguished from the other groups and that they are perhaps not a distinct racial strain, but at any rate one which has been influenced by an element different from those with which we are concerned in Baharia and Farafra.

There is evidence that the Siwans of today are slightly different from their predecessors who lived in Ptolemaic times. Crania collected by Bates and measured by Derry[3] indicate that within the last two millenia

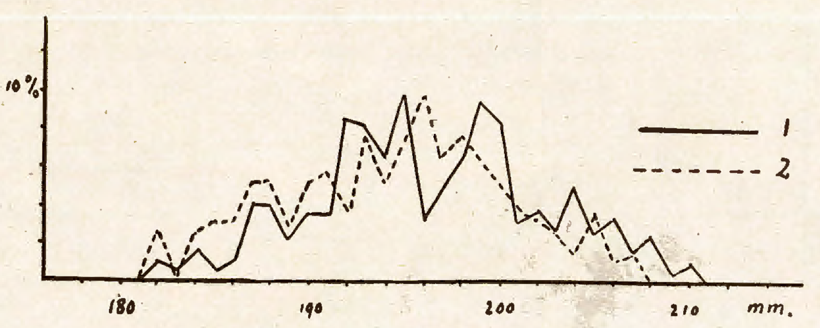
[1] See graph no. 1.

[2] See graphs from no. 18 to no. 30.

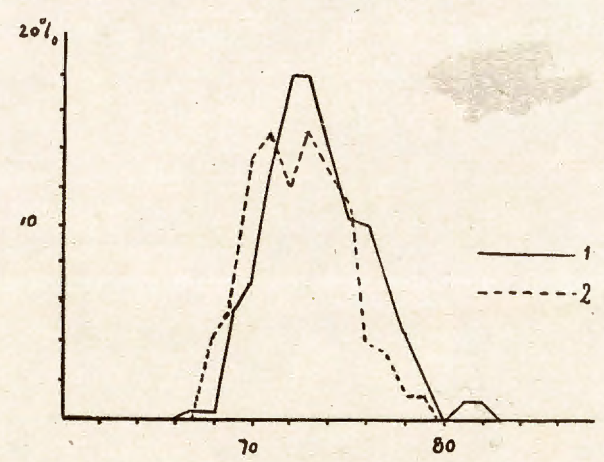
[3] D. E. Derry, *A Study of Crania from the Oasis of Siwah, Harvard African Studies* vol. 8 (1927), pp. 199-224.



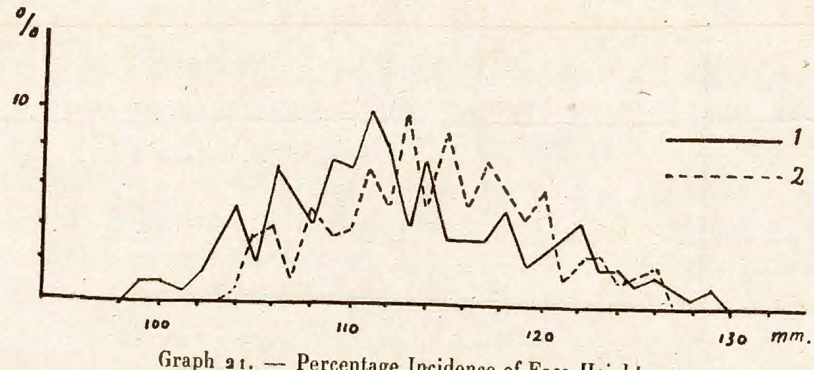
Graph 18. — Percentage Incidence of Head Breadths.
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.



Graph 19. — Percentage Incidence of Head-Lengths.
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.

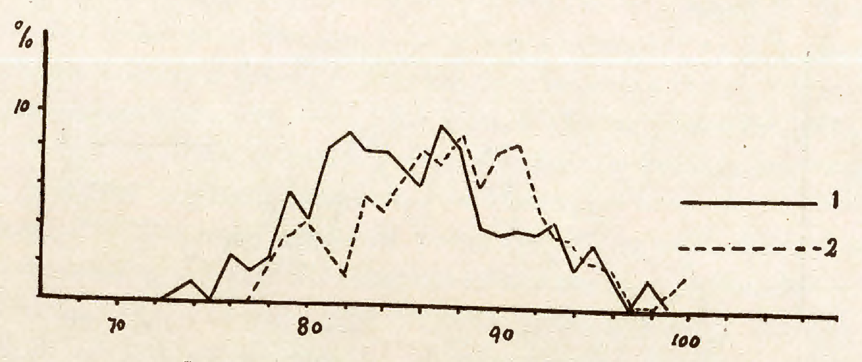


Graph 20. — Percentage Incidence of Cephalic Indices.
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.



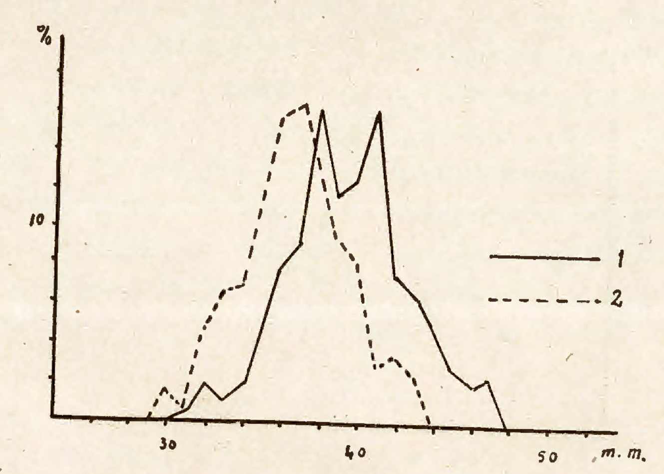
Graph 21. — Percentage Incidence of Face Heights.

1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.



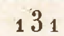
Graph 22. — Percentage Incidence of Face Indices.

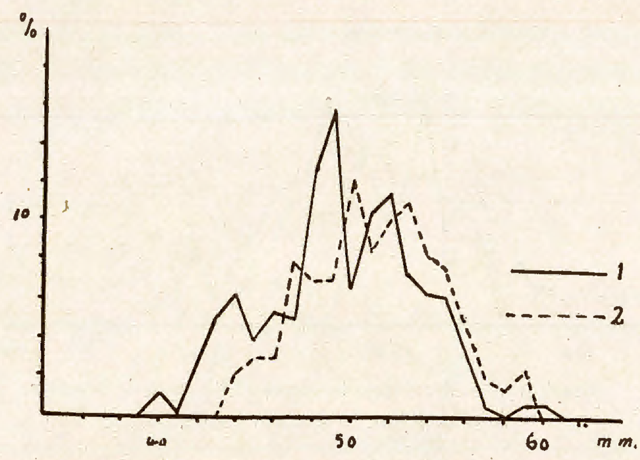
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.



Graph 23. — Percentage Incidence of Nasal Breadths.

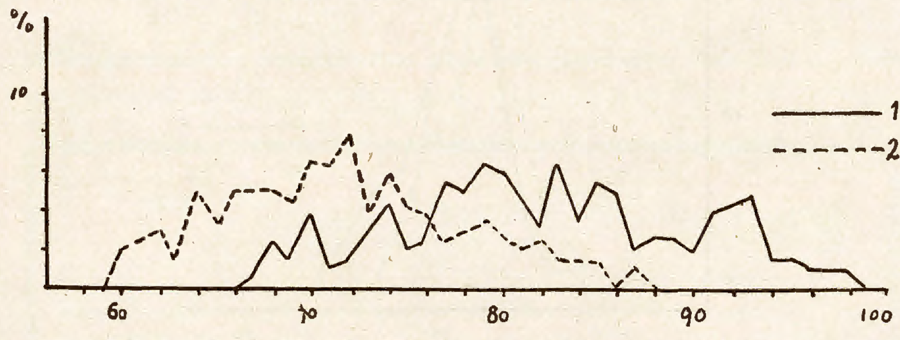
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.





Graph 24. — Percentage Incidence of Nasal Lengths.

1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.



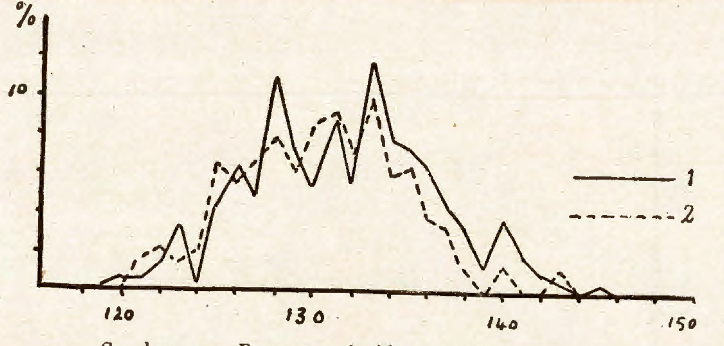
Graph 25. — Percentage Incidence of Nasal Indices.

1 Siwa. 2 Baharia Farafra.

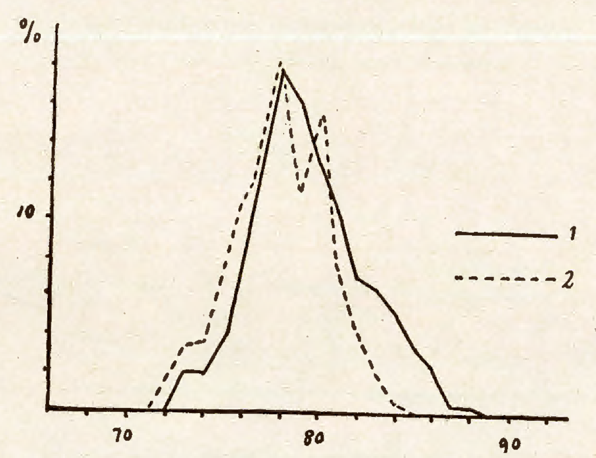


Graph 26. — Percentage Incidence of Minimum Frontal Diameters.

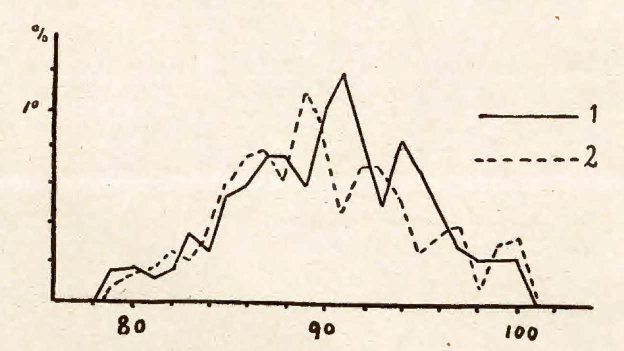
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.



Graph 27. — Percentage Incidence of Bizygomatic Breadths.
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.

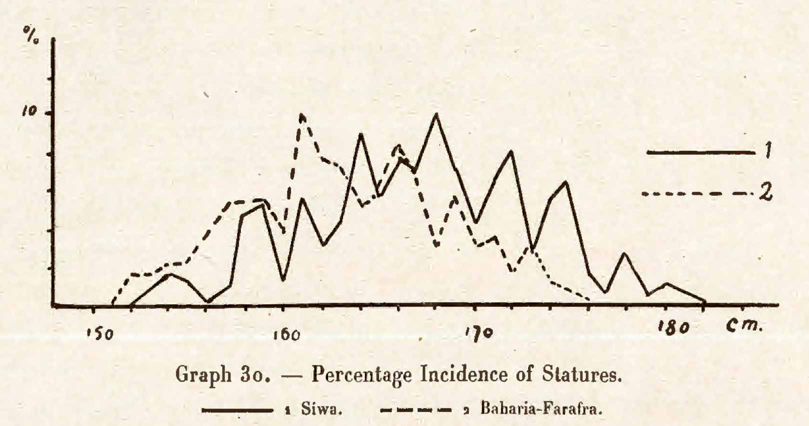


Graph 28. — Percentage Incidence of Jugo-Frontal Indices.
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.



Graph 29. — Percentage Incidence of Height Breadth Indices.
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.

the head length, and the head breadth of the Siwans have increased and that the Bizygomatic and Minimum frontal diameters are somewhat greater in modern than ancient skulls. They also indicate that the nose



Graph 30. — Percentage Incidence of Statures.
1 Siwa. 2 Baharia-Farafra.

of the present day population is considerably broader than that of their predecessors.

	SIWAN CRANIA [1]	MODERN SIWANS
Head Length	183.46	196.8
Head Breadth	135.71	143.6
Cephalic Index	73.77	74.1
Minimum Frontal	90.46	104.3
Bizygomatic Breadth	124.48	131.6
Nasal Length	51.00	49
Nasal Breadth	23.43	39.9

[1] Quoted from Cline. Anthropometric Notes on the Natives of the Siwan Oasis. *Harvard African Studies.* Vol. 10 (1932) p. 10.

This comparison seems to bring the Baharia and Farafra people of today nearer to the ancient Siwans than the Siwans themselves and thus may suggest that the Siwan corridor which linked Egypt with North and West Africa exposed the Siwans to various human drifts. There is no

doubt that slaves who were driven from West Africa along this corridor have considerably affected the Siwans. The high nasal index which characterises the modern population is decidedly the result of intermixture between the Siwans and the slaves whom they employed as land cultivators.

Graph 31. — Cephalic Indices of Carthaginian Skulls. (After Kappers and Parr.)

It has already been pointed out that the population of Siwa, Baharia and Farafra are racially different from the Dakhla and Kharga people. The fact that the latter have been proved to be composed of the same racial elements which compose the Nile Valley Egyptians indicate that the Siwans and the Baharia and Farafra peoples are not pure Egyptians.

In order to determine the affinities of this northern group the following figures are quoted for comparison :

CEPHALIC INDEX [1].

Arabs of Ougorla	Elisseieff	72.00		
— Oran	Bleicher	73.21		
— Sinai	Elisseieff	73.87		
— Ouled Touarah	Chantre	73.30		
— Ouled Ayaideh	—	74.48		
— Maazeh	—	75.00		
— Alep	—	77.05		
Berbers of Aures	Elisseieff	72.00		
— Menzel	Bertholon	72.79	*Baharia*	73.3
— Ouled Harabi	Chantre	72.82	*Farafra*	73.7
— Kroumerie	Bertholon	73.99	*Siwa*	74.1
— Hama	—	74.37		
— Djara	—	74.80		

[1] Arranged from data given by CHANTRE, *Recherches anthropologiques dans l'Afrique Orientale, Égypte* 4, Lyon 1904. Quoted by HARDLICKA, *Natives of Kharga Oasis,* Smiths. *Misc. Coll.,* vol. 59 (1913), p. 48.

Berbers of Medjez-el-Bab	Collignon	75.39		
— Chaouias	Faidherbe	75.60		
— Palestro	Prengrueber	76.04		
— Biskra	Seriziat	76.07		
— Mozabit	Amat	77.03		
— Kairouan	Collignon	77.59		
— Gerba	Bertholon	79.94		
Ouled Nagama	Chantre	75.26		
— Aly	—	75.39		
— Said	Collignon	77.79		
Beoni-Maguel of Gerba	Bertholon	82.24		
Ouled Zelofras of Gerba	—	82.50		

FACE INDEX.

Kabyles	Randall and Wilkin	86.41		
Chaouias	—	88.72		
Ghomarans	Coon	89.75	*Baharia*	88.1
Northern Senhaja	—	90.54	*Farafra*	88.2
Shluh	Cline	90.94	*Siwa*	85.5
Arabs of Moroccan Plains	—	91.33		
Riffian Total	—	91.40		

NASAL INDEX [1].

Tunisian Arabs	Collignon	65.2		
Kabyles	Prengruber	66.5		
Tunisians, Berber race II	Collignon	69.8		
Algerians (divers.)	—	69.9		
Tunisians	—	70.2	*Baharia*	71.3
Tunisians, Berber race IV	—	72.0	*Farafra*	70.8
Tunisians brachycephalic Berber race I	—	72.5	*Siwa*	82
Moroccans	—	74.3		
Berbers of Touggourt	Rouaras	75.0		
Tunisians, Berber race III of Djerid	Collignon	76.6		

[1] After COLLIGNON R., *La Nomenclature quinaire de l'indice nasal du vivant Rev. d'anthrop.* 3. sér., II, 1887, p. 8-20, quoted by HARDLICKA, *Natives of Kharga Oasis,* Smiths. *Misc. Coll.,* vol. 59 (1913), p. 78.

By comparison the measurements tend to put the population of Siwa, Baharia and Farafra among the Arab and the Berber groups of North Africa. But since the Siwans still retain their Libyan language [1] (in spite of the superimposition of the powerful Arabic) which is said to be akin to the language spoken in Aujila (Wagilah) [2] and to some extent similar to that spoken by the southern Tuareg, their Libyan origin seems undoubted.

The social evidence also seems to support the view that the Siwans are Libyans. According to Cline [3] the clan name "Auragen" which is one of the most vagrant Libyan tribes is persistent among the Gara people and may be cognate with the name "Auren" which is found among the forefathers of the Siwan clans. As regards customs, habits and superstitions [4], some of them are not known to the Arabs and may support a Libyan origin.

The Baharia people also may be Libyans. Some of them still speak the Siwan language [5] and there was frequent intercourse between Siwa and Baharia when the caravan road along Bahrein and Sittra was used. The marked difference between the stature of the Baharia people and that of the Siwans may suggest that the former have been influenced by a short statured element.

The similarity in physical characteristics between the Baharia and Farafra people and certain Arabs of the Nile Valley and Sinai as indicated by the averages of head length, head breadth, cephalic index, nasal index, bizygomatic breadth and stature recorded in the following table [6], suggests the Arabs living in Beni Suef and Fayum as a possibility.

---

[1] See WALKER, *The Siwan Language,* London 1921.

[2] Oric BATES, *The Eastern Libyans,* p. 241.

[3] CLINE, *Notes on the Origin of the people of Siwa and Gara,* Man. Feb. 1928, No. 17. See also CLINE, *Anthropometric notes on the natives of the Siwan Oasis, Harvard African Studies,* vol. 10 (1932), pp. 1-17.

[4] For a comparative study of the Siwan Customs and superstitions read, Dr. M. M. ABDALLA, *Siwan Customs, Harvard African Studies,* vol. 1 (1917), pp. 1-18.

[5] The inhabitants of Mandisha Al Agoza talk the Siwan language.

[6] Compiled from CHANTRE's work, *Recherches Anthropologiques dans l'Afrique Orientale,* Égypte 1904, p. 225.

	TUARAH OF SINAI	MAAZA OF BENI SUEF	MAAZA OF FAYUM	BAHARIA	FARAFRA
Head Length......	191	193	195	193	193
Head Breadth......	140	144	142	140.1	140.7
Cephalic Index....	73.30	74.61	72.82	73.3	73.7
Nasal Index.......	75.55	88.00	76.59	71.3	70.8
Bizygomatic Breadth	131	133	138	129.1	133.5
Stature..........	166	164	166	164.2	163.7

Historically Baharia was the most favoured oasis to the Nile Valley Arabs. Its proximity to the Valley especially to Bahnasa in which an Arab Colony was formed from the very beginning of the Arab invasion of Egypt made Baharia another Arab Colony [1] closely attached to the former. It is those Arabs I believe who have influenced the Baharia people and lowered their stature.

In respect of an Arab influence from the Nile Valley on Farafra the position is much more obscure, but we may note its greater isolation and its distance from Baharia as factors which may be inimical to such influence. Thus it is interesting to note the local traditions of Farafra which suggest an origin from North Africa. The inhabitants say their ancestors came from Tunisia and the western parts of Tripoli; which areas were the "locale" of the Carthaginian Empire. Comparing the curve representing the percentage frequencies of the cephalic index for Farafra men with that for the Carthaginian skulls measured by Bertholon and Chantre [2] we find a striking resemblance between the two. It is therefore probable that the Farafra population have been influenced from this direction rather than from the Nile Valley.

Before I conclude this section on physical anthropology, I may profitably refer again to the graphs representing the percentage frequencies

---

[1] It was known as "Bahnasa" thus deriving its name from Bahnasa of the Nile Valley.

[2] See KAPPERS and PARR, *An Introduction to the Anthropology of the Near East.* 1934, p. 59, fig. 29.

of the cephalic index for the five centres of the oasis population. They all show that a certain racial element whose characteristic is a peak at 72 is represented in each centre. Since this element, which is common among the oasis population is seen to form the bulk of the Siwans who, as has been suggested, may belong to the Libyan stock one is tempted to conclude that the Libyan element is represented in each centre as the substratum of the modern population. While in Siwa it is represented by most of the population, in Baharia it is represented by about 50 %, and in Dakhla and Kharga by only a small proportion. The gradual decrease in the proportion of this racial element from the north to the south, though suggestive of the gradual infiltration of the Libyans from the north to the south may be only a mere coincidence. It is however in harmony with historical evidences discussed by Bates and seems to confirm his view that the Libyans (Temehu) moved from the northern part of the Libyan Desert southwards and mixed with the Egyptians in the southern oases forming a new ethnic group known to the geographers of the classical period as the Libæ Egyptii.

السماح لحيوانات الحجاز باستخدام هذا الجزء من سيناء خوفاً من أن تنقل العدوى فيهلك المرض ما يملك البدو فى سيناء من إبل وأغنام .

بهـذا نكون قد عالجنا أهم طرق سيناء الخارجية التى تربطها بالمناطق المجاورة ، ومن ذلك نرى أن تلك المساحة المتسعة لا يمكن أن ننظر إليها كانها حاجز فاصل لا يمكن عبورها بين آسيا وإفريقيا ، إذ أن الطرق التى تقطعها قائمة منذ القدم فى الشمال والوسط والجنوب ؛ . . وإذا كانت قلة الماء والمرعى قد وقفت عقبة فى تيسير المرور فيها ، وعاقت التقدم فى بعض مناطقها ، فان الجهود الحديثة التى بذلت لتمهيد طرق السيارات وتعبيدها ، ومد الخط الحديدى بين مصر وفلسطين فى شمالها ، سيعطى لسيناء أهمية كبرى كممر حربى وكطريق هجوم على قناة السويس . وما دمنا قد لاحظنا أن جيوش الأتراك قد قطعت شبه الجزيرة أثناء الحرب الماضية رغم ما صادفت من مشاق وصعوبات ، فان هذه الطرق السهلة الحديثة سوف تجعل مثل ذلك الهجوم أمراً ميسراً غاية التيسير ، ومن هنا أصبح رجال الحرب الآن ينظرون إلى سيناء نظرة لم ينظروا بها اليها فى الماضى القريب .

وسنحاول فى ختام هذا الفصل الخاص بالطرق أن نستخلص من كتاب (جارفس بك) محطات طرق السيارات المختلفة وبيان مسافاتها والوقت اللازم لها ، وهى تقديرات يرى الكاتب نفسه أنها لم تصل إلى درجة الدقة التامة ، لـكنه قد بناها على متوسط عدد من السيارات لن يتجاوز الخطأ معه فى نظره ٤ ٪ وهى نسبة لا تعد شيئاً كبيراً .

مراحل طرق السيارات فى شبه جزيرة سينـاء

١ — الطريق من القاهرة الى بيت المقدس

مراحل الطريق	المسافة بالميل	الزمن ق	الزمن س
من القاهرة الى كوبرى السويس	٨٣ ميلا	٠٠	٣
الى ممر متله	٢٣ »	١٠	١
الى صدر الحيطان	١٦ »	٠٠	١
الى الحسنة	٤٩ »	٣٠	٢
الى القصيمة	٦٤ »	١٥	٢
الى العوجاء	١٨ »	٤٥	٠٠
الى بئر السبع	٤٥ »	٠٠	٢
الى حبرون	٣٢ »	١٠	١
الى بيت المقدس	٢٢ »	٥٠	٠٠
المجموع	٣٣٤ »	٤٠	١٤

٢ — الطريق من القاهرة الى البطراء

مراحل الطريق	المسافة بالميل	الزمن ق	الزمن س
من القاهرة الى صدر الحيطان	١٢٢ ميلا	١٠	٥
الى نخل	٣٨ »	٠٠	٢
الى الثمد	٣٩ »	٠٠	٢
الى الكنتلا	٣٤ »	٠٠	٢
الى رأس النقب	٣٢ »	١٥	١
الى العقبة	١٢ »	١٥	١
الى معان	٧٦ »	٠٠	٤
الى وادى موسى	١٨ »	٤٥	٠٠
المجموع	٣٧١ »	٢٥	١٩

٣ — من القاهرة الى العريش

مراحل الطريق	المسافة بالميل	الزمن ق	الزمن س
من القاهرة الى نقطة افتراقة عن طريق بيت المقدس (عند الضيقة)	٢٠٥ ميلا	٠٠	٩
الى المقضبة	٢٣ »	٠٠	١
الى العريش	٢٢ »	٥٠	٠٠
المجموع	٢٥٠ »	٥٠	١٠

٤

مراحل الطريق	المسافة بالميل	الزمن ق	الزمن س
من القصيمة الى الكنتلا	٥٩ ميلا	٤٥	٢

٥ — الطريق من القاهرة إلى دير (سانت كاترين)

مراحل الطريق	المسافة بالميل	الزمن ق	الزمن س
من القاهرة الى كوبرى السويس	٨٣ ميلا	٠٠	٣
الى ابى زنيمة	٧٥ »	٠٠	٤
الى وادى فيران	٣١ »	١٥	٢
الى واحة فيران	١٥ ميلا	١٥	١
الى الدير	٣٥ »	٣٠	٢
المجموع	٢٣٩ »	٠٠	١٣

٦ — من القاهرة الى الطور

مراحل الطريق	المسافة بالميل	الزمن ق	الزمن س
من القاهرة الى نقطة افتراقة عن طريق الدير عند فيران	١٩١ ميلا	١٥	٩
الى الطور	٣٩ »	٠٠	٢
المجموع	٢٣٠ »	١٥	١١

الثانى : طريق الطور والسويس الذى يوازى خليج السويس ، وهو الطريق الذى كانت تقطعه القوافل بكثرة فى الفترات التى كانت تصبح فيها (الطور) ميناء المرور بين تجارة الشرق والغرب عن طريق مصر ، مدة النصف الأول من القرن الحادى عشر ، وابتداء من النصف الأخير من القرن الرابع عشر الى أن تحولت التجارة عن طريق مصر الى طريق رأس الرجاء الصالح[1] .

وهذا الطريق يتفق مع الطريق السابق فى الجزء الواقع بين السويس ومصب وادى فيران ، وهنالك يتجه طريق الطور جنوباً متبعاً وادى القاع الذى يقطع سهل القاع بين حافة المثلث الجبلى وهذه الكتل المتوازية التى تمتد على ساحل البحر من شمال الطور حتى قرب مصب فيران . . . وهذا الطريق رملى لا يصعب السير فيه ، ولا يعيبه إلا ندرة الماء الصالح للشرب الذى لا يصادفه المسافر إلا اذا وصل ميناء الطور ، ولعل هذا من العوامل التى أكسبت الطور أهميتها كمرسى يمكن أن تعتمد السفن على مائها ، يضاف الى ذلك أن المراسى الطبيعية الصالحة — فيما عدا الطور — على جانب خليج السويس الشرقى قليلة جداً . . . وقد نضيف الى هذا سهولة اتصال الطور بأجزاء شبه الجزيرة ، لا باتباع هذا الطريق الذى نتكلم الآن عنه فحسب ، بل يمكن أن نصل منها إلى قلب شبه الجزيرة ثم إلى أجزائها الشمالية والشرقية بطريقين آخرين : طريق عسلة والطرفاء ، وطريق حبران ووادى سلاف ، وهما طريقان يتوافر الماء والمرعى فيهما ، ولا يبعد أن شيئاً من تجارة الجهات المجاورة لسيناء كان يصل إلى الطور بطريق هذه المسالك ، سيما وأنا نجد كتابات ونقوشاً على جوانب وادى حبران ، إن لم نستطع ارجاعها الى فترة محدودة ، وجماعات معينة ، فلا أقل من أن نتلمس فيها اشارة إلى أن ذلك الوادى كان وادياً مطروقاً فى بعض عصور التاريخ .

وطريق السيارات ممهد الآن بين السويس وبين الطور ، يسير فى نفس الطريق

(١) تراجع مقدمة هذا البحث .

الذى وصفناه ، يتفق أولاً مع طريق السيارات بين السويس والدير الى أن يتركه عند مفرق وادى فيران ، ليسير طريق الطور جنوباً وعرا بعض الشىء فى الخمسة أميال الاولى الى أن يتبع وادى القاع فيصبح السير سهلا ، فإذا كنا على بعد خمسة أميال من الطور سار الطريق فى رمل لين نوعاً ، لكن ذلك لا يعتبر صعوبة كبيرة فى طريق السيارات[1] .

الثالث : درب النبك ، وهو طريق يقطع سيناء الجنوبية من جنوبها الشرقى عند «النبك» على خليج العقبة ، الى شمالها الغربى عند السويس ، كان يتخذه تجار الحجاز طريقاً لإبلهم وغنمهم إلى أسواق مصر ، يعبرون خليج العقبة من ميناء (الشيخ حمد) فى الحجاز فيصلون (النبك) فى حوالى ساعة ونصف ، ومنها يستفيدون من وادى «الكيد» ، ووادى «مدسوس والأملاح» إلى وادى «النصب» ومنـه إلى علوة (العجرمية) ، يسيرون منها حتى وادى الأخضر ومن ثم يقطعون بعض الوديان إلى (دبة القرى) ليأخذوا وادى الحمور إلى الطيبة ثم يصلون الى السويس بالطريق الساحلى المعروف[2] .

والماء فى هذا الطريق متوافر ، فالدراسة المفصلة لموارد الماء فى سيناء تدل على أن «بالكيد ونصب» ماء دائماً يمكن الاستفادة منه ، وعلى أن فى وادى الأخضر عينا لا بأس بمائها ؛ وبئر النصب بئر قديمة اعتمد عليها المعدنون فى أيام قدماء المصريين . . . . ولا يصعب توافر الماء العذب إلا فى الجزء من الطريق بين الطيبة وعيون موسى ، فكل ما نصادفه فيه من برك وآبار لا يعطينا إلا نوعاً من الماء يعافه الحيوان بله الإنسان . على أن أهمية هذا الطريق تكاد تكون الآن فى حيز العدم ، لتشديد الحكومة المصرية فى

(١) يمكن الرجوع فى وصف ذلك الطريق — بجانب ما كتبه جارفس بك فى كتابه — الى تقرير محفوظ بمصلحة الحدود, Hutton Bey : *Car Petrol Report; Suez* (Shatt) *to* (Tor), June 1925.

(٢) استفدنا فى ذلك من كتاب نعيم بك شقير عن سيناء ص ٢٦٧ الذى نقله عن أحد تجار الابل (حسن الالجن) من عرب الحويطات .

أكثر ماء » . . على أن الطريق العادى يستمر جنوباً فى أدنى وادى الطيبة إلى « أبى زنيمة » لنقطع هضبة طباشيرية إلى سهل المرخاء فنمر ببئر المرخاء الآسنة ، ثم يكون أمامنا (وادى بعبعة) ، فإما أن نختصر الطريق فنأخذ ذلك الوادى الى « ممر بودره » لنصل وادى فيران بطريق وادى مكتب ، وإما أن نستمر جنوباً فنأخذ وادى سدرى الى مكتب وفيران » . . على أن أسهل الطرق يستمر جنوباً فى سهل المرخاء الرملى حتى مخرج فيران من الكتلة الجبلية ، فيسير الطريق فيه حتى يصل الى « واحة فيران » — بعد إذ تلاقيه الطرق الفرعية الأخرى التى ذكرناها — التى أطلق عليها كثير من الرحالة اسم « جوهرة الصحراء » إذ ينتقل الإنسان فيها من جدب وقحل الى منطقة يكثر الماء العذب فيها ، ويتوافر النبات ، كما نصادف آثار مساكن قديمة هى بقايا مدينة (پاران) التى كانت مركزاً هاماً للرهبنة فى شبه الجزيرة ، فاذا تركنا الواحة ووصلنا الى « البويب » فنحن أمام طريقين يوصلان الى منطقة الدير ، أقصرهما وادى سلاف فنقب (هوى) الى الدير ، وأسهلهما وادى الشيخ الى الدير . . . ويصح أن نشير الى أن منطقة الدير هذه فى مقدمة جهات سيناء غنى فى النبات ووفرة فى الماء الذى لا يفضله فى العذوبة ماء آخر فى شبه الجزيرة كلها . . .

ومن الدير يمر الطريق بعين (أبى صويرة) ، ثم يصل خليج العقبة بأحد طريقين : طريق يتبع وادى (سعال) المجدب القليل الماء ليصل الى (عين الحدحيرة) ويأخذ أحد فروع وادى (واتر) الى ساحل العقبة فرأس الخليج ، وطريق آخر يأخذ سبيله الى الشمال فى وادى (زليقة) ووادى العين ، يمر بعين (أم احمد) ، ويأخذ أدنى وادى (واتر) الى ساحل العقبة فرأس الخليج . . .

وهذا الطريق هو الذى يتلمس فيه غالبية الكتاب طريق خروج الاسرائيليين من مصر ، وهو فى الوقت ذاته الطريق الذى كان يمكن أن يؤدى الى منطقة تعدين النحاس والفيروز فى سيناء سواء من ناحية مصر أو من الأقاليم الواقعه شرق شبه الجزيرة . . . وباستخدام فروعه المختلفة كانت القبائل المجاورة تتلمس توسعها وزحفها على سيناء

الجنوبية ترعى فى وديانها وتستقى من مائها ، ولعل أكبر توسع فيها انما كان (للنبط) سادة البطراء الذين كانت تشمل مملكتهم معظم هذا الجزء من شبه الجزيرة ، والذين ينسب اليهم بعض الكتاب تلك (النقوش السينائية) التى تنتشر فى سيناء الجنوبية ، سيما فى وادى « مكتب » ووادى « حبران » . واذا كان النبط أمة تجارية اشتغلت بنقل البضائع بين الشرق والغرب ، فلا يبعد أن بعض قوافلهم كانت تستفيد من طرق سيناء الجنوبية ، لكن لا على أن تكون طرقاً هامة يمكن أن تقارن بالطرق التجارية الأخرى التى كانت تربط (البطراء) بما جاورها فى مصر وبلاد الشام .

ويتبع طريق السيارات الحالى الجزء الأول من ذلك الطريق بين السويس ودير سانت كاترين : فهو يعبر قناة السويس عند « الكوبرى » فيسير جنوباً الى « الشط » ويمر بعيون موسى ليقطع المنطقة الصحراوية هنالك فى سطح سهل لا صعوبة فيه الا حيث يقطع الطريق تلك الوديان المتعدده التى تنحدر من حافة التيه الى خليج السويس ، فهنا يجد السائق شيئاً من الصعوبة وهو يقطع تلك الوديان . . . وتصبح الأرض وعرة قليلا عند ما يسير الطريق على جانب جبل حمام فرعون ، لكنه لا يلبث أن يتبع فى سهولة وادى الطيبة الى أبى زنيمة فسهل المرخاء . . . فان أراد المسافر اختصار المسافة أخذ وادى سدرى ووادى مكتب الى فيران بين حوائط جبلية مرتفعة ، وفى طريق متعرج ملتو ، لكن ينبغى أن يتأكد السائق من أن الطريق صالح لأن السيول حين تجرى فى وادى سدرى تفسده وتجعل السير فيه متعذراً . . . فاذا وجدت صعوبة فى سدرى ومكتب ، فطريق السيارات يتجه فى المرخاء جنوباً ناحية الطور ، الى مخرج وادى فيران فيتبعه الى وادى الشيخ فدير سانت كاترين على بعد ١٥٦ ميلا من كوبرى السويس بزيادة تسعة أميال عن طريق سدرى ومكتب الى فيران[1] . . .

(١) يراجع كتاب جارفس بك صفحات ٣٠٦ الى ٣٠٩ ويراجع كذلك تقرير اللواء احمد شفيق باشا مدير الحدود سابقاً عن رحلته من السويس الى الدير فى يناير ١٩٠٦ وهو تقرير مطبوع بمصلحة الحدود .

وأقلية الكتّاب التى تخالف هذا الرأى ، تذهب الى أن طريق الاسرائيليين إنما قطع سيناء فى جزئها الشمالى المطروق . . . وقد تزعم هذا الرأى (Brugsch Bey) الذى ألقى بحثا فى سبتمبر ١٨٧٤ ، قال فيه إن غرق فرعون لم يكن عند رأس خليج السويس وإنما كان فى بحيرة (سربونيس) ، التى يذكر الكتّاب القدماء أنها كثيرا ما كانت تغطى بالرمل ، وأنها ابتلعت عدداً كبيراً من الجيوش التى كانت تمر بها دون أن تلتفت إلى خطورة المنطقة[١] .

ويأخذ (چارڤس بك) فى كتابه عن سيناء بهذا الرأى ويردد رأى (Brugsch Bey) ومن تبعه فيما كتبوا عن تية بنى اسرائيل ، وسنذكر هنا باختصار النقط التى استعرضها ففيها بيان لوجهة نظر أنصار الطريق الشمالى بعد اذ اشرنا الى وجهة نظر أنصار طريق الجنوب[٢] .

ا — ان المنطقة الجنوبية مجدبة ، واذا سلمنا بأنها كانت أكثر مطراً مما هى الآن فليس لدينا ما يمكن أن نعتمد عليه فى أن الحالة كانت تسمح بوجود الثيران وزراعة القمح ، فكل ما يزرع فى الجنوب هو النخيل والفاكهة وقليل جداً من القمح ، أما المنطقة التى يمكن زراعة القمح فيها فى سيناء فمقصورة على المنطقة فى شمال سيناء المحصورة بين العريش ورفح والقصيمة ، واذا نحن أخذنا برأى بعض الكتّاب واعتبرنا (الف) بمعنى عائلة . فإن تلك المنطقة التى تزرع القمح فى الشمال يمكن أن تكفى هذا العدد من الاسرائيليين (٢٧ ألفاً) .

---

(١) Major H. Brown : *The land of the Exodus* (1899), pp. 65-66.

(٢) راجع الفصل التاسع من كتاب (چارڤس بك) Jarvis : *Yesterday and Today in Sinai;* p. 158 *to the end of the chapter.*

وسترى فى صفحة ١٦١ و ١٦٢ أن الكاتب يصرح بأن آراءه ليست نتيجة بحث فى كتب وانما هى نتيجة تجارب له فى الصحراء مدة ٩ سنوات ، وان تجاربه هذه تعطيه ميزة عن غيره من العلماء الذين يتبعون آراء مسلما بصحتها منذ ١٧٠٠ سنة !!

ب — إن المن والسلوى ، أكثر فى الشمال منه فى الجنوب ، ذلك الجزء الذى لا يعرف عنه أنه يشتهر بالسمان .

ج — إن المصريين كانوا يجهلون طريق شمال سيناء بدليل أنهم لم يتركوا لهم بقايا فيه ، على حين أنهم كانوا يستقرون فى مناطق التعدين فى الجنوب ، واذا فقد كان الأسلم للاسرائيليين أن يتفادوا مراكز الجند فى الجنوب ويأخذوا طريق الشمال إلى فلسطين

والواقع أنه من الصعب أن نرجح رأياً على آخر ، أو نخرج من الكتابات المختلفة برأى قاطع فى الموضوع ، وما نظن أن هذه النقطة تمس صلب بحثنا مساً جوهرياً ، يدعونا إلى أن ندخل فى مناقشة دقيقة لها وجهاتها الدينية الحساسة ، وفيها من النصوص المقدسة ما قد يتعذر معه أن يصل البحث العلمى الى منتهى حريته ، وما يضطرنا الى أن نترك نقط البحث ناقصة غير مستوفاه ، واذاً فخير لنا أن نترك الباب فى هذه النقطة مفتوحا مكتفين بعرض آراء الطرفين هذا العرض السريع .

وفى سيناء الجنوبية ثلاثة طرق خارجية نوجز الكلام عليها فيما يلى : —

الأول : طريق يربط بين رأس خليج السويس ورأس خليج العقبة ، يبدأ من السويس ، ويمر بعيون موسى ، ثم يسير جنوباً فى هذه المنطقة الصحراوية ، يقطع الوديان التى تنحدر غرباً من حافة التيه الغربية وادياً بعد آخر ، لا يصادف الماء إلا فى هذا البئر الذى يصعب الشرب منه ، بئر (هواره) فى وادى عماره . . . فاذا وصل (غرنديل) صادفنا واحة ماؤها آسن يكثر بها نبات النخيل والسيال ، . . . ويستمر الطريق فى تلك المنطقة الصحراوية ، يفصله عن البحر جبل (حمام فرعون) إلى أن يأتى وادى «الشبيكة» فرع وادى الطيبه فيسير فيه ، وهنالك نستطيع أن نأخذ أعلا الطيبة ، (وادى الحمور) إلى دبة «القرى» ثم الى منطقة التعدين القديمة فى وادى النصب وسرابيت الخادم ، ومن ثم نستطيع أن نصل وادى فيران فى طريق أكثر التواء لكنه

إلى غربى خليج العقبة[1] ، وتشمل (العرب البطراء) الجزء الأكبر من سيناء الجنوبية فما يضعف سلطانها عليها إلا بعد أن اضمحلت هى على يد الرومان .

هذه المجموعة الجنوبية التى وضعناها — كطريق للرور — فى المرتبة الأخيرة بين مجموعات طرق سيناء الأخرى ، ارتبطت بحادث تاريخى أدى الى اهتمام الكتاب بتفصيل الكلام فى طرقها ، وكان من نتيجة ذلك أن أصاب هذا الجزء من سيناء ما لم يصب أجزاءها الأخرى من الكتابة عن تفاصيل تلك الطرق ومراحلها وموارد الماء وأماكن الرعى فيها .... ذلك الحادث هو خروج الاسرائيليين من مصر وقطعهم سيناء فى طريقهم الى أرض الميعاد ، وهو حادث اهتمت الكتب الدينية به ؛ وورد فى أحد أسفار التوراة ذكر طويل له ، وجاء الكتاب فى القرون الحديثة يجثون عن تلك الطرق التى يمكن أن يأخذها الاسرائيليون على أساس الدراسة الجغرافية لشبه الجزيرة ويحققون المراحل المختلفة على ضوء الحالة الواقعية الملموسة ، وكان اتجاه الغالبية الساحقة منهم الى أن طريق الاسرائيليين إنما سار إلى الجنوب لأن نصوص التوراة صريحة فى هذا ، ولأن فيها ما يدل على أن الله قد أمر (موسى) بألا يسير الى الشمال بل يتخذ طريقه الى الجنوب . ومن هنا تركزت الدراسة فى المنطقة الجنوبية وأخذ هـذا الجزء الأهمية الأولى فى دراسة الرحالة والباحثين .

وطريق الاسرائيليين فى نظر غالبية الكتاب يخرج من شرق الدلتا (أرض جاسان) الى برزخ السويس ، فيسير جنوباً الى رأس خليج السويس والمستنقعات الموجودة حوله ليمر موسى وقومه ويغرق فرعون وجنوده ، ويسير الطريق بعد ذلك جنوباً فيمر بعيون موسى ويقطع الوديان المعروفة هنالك إلى أن يأتى وادى غرنديل والطيبة ، الى سهل المرخاء ثم يأخذ وادى فيران الى جبل موسى ، وهو فى هذا كله يتبع الطريق العادى ،

---

(1) راجع .Richard Burton, *The Land of Midiam*, 2 vol., (1879) V. I. p. 295
اذ يرى الكاتب أن حدود أرض مدين كانت مرنة وأنها ضمت فى بعض الفترات سيناء ، وان لم يستمر ذلك طويلا . . .

طريق السيارات الحالى الى دير سانت كاترين . وهنالك يمر الطريق بعين أبى صوير ليأخذ وادى سعال الى عين الحدحيره فوادى واتر الى ساحل خليج العقبـة ، ومن ثم يأخذ الطريق اتجاهه الى أرض الميعاد ببلاد فلسطين[1] .

وأنصار هذا الرأى يعتمدون أولاً على نصوص التوراة ، ويرون أن المراحل التى ذكرها الكتاب المقدس يمكن أن نجد ما يطابقها فى جنوب سيناء[2] ... أما ردهم على وجود حاميات فى منطقة التعدين فى سيناء الجنوبية يمكن أن تصد الاسرائيليين فيستند إلى أن موسى قد تفادى هذا الخطر بأن أخذ طريق سهل المرخاء على الساحل ، ولم يأخذ الطريق المؤدى الى مناطق التعدين فى مغارة وسرابيت الخادم ، ويرون أن مثل هذا الاعتراض يمكن أن يكون حجة لهم ضد أنصار الطريق الشمالى ، إذ يرون أن حدود مصر كانت محصنة جداً من تلك الناحية الشمالية بصفتها طريق الغزو اليها من ناحية الشرق ، واذاً فقد كانت الحامية المصرية هنالك قوية ومن المجازفة أن يسير الاسرائيليون فى ذلك الطريق الشمالى الذى أبعدهم الله عنه حتى لا يصطدموا بالمصريين . . . فاذا جاءوا يناقشون مدى احتمال موارد المنطقة الجنوبية لهذا العدد الكبير من الاسرائيليين ، فهم يشكون أولاً فى اعتبار شبه الجزيرة أيام خروج موسى وقومه على مثل حالتها الراهنة من حيث الماء والنبات ، وهم فى الوقت ذاته لا ينكرون أن الاسرائيليين قد لاقوا صعوبات كثيرة فى قطع شبه الجزيرة ، وأن رحمة الله — حسب نصوص التوراة — هى التى أعانتهم فى تلك المنطقة المجدبة القفراء !! :

---

(1) يرجع فى هذا الى معظم الكتب التى كتبت عن سيناء ومنها :
H. Spenser Palmer : *Sinai* (1892), pp. 150 *to* 219.
R. Lepsius : *Letters from Egypt; Ethiopia and Sinai* (1852), pp. 302 to 321.
Sharpe : *History of Egypt*, vol. I.
Palmer : *Ordnance of Survey*, 1897.

(2) يرى معظم أنصار طريق الجنوب أن ما ورد فى التوراة من أسماء يمكن تحقيقها كما يأتى : من السويس الى بئر أبى صويرة أو هوارة (المرة) الى غرنديل (عليم) الى المرخاء ، الى فيران (رفيديم) ، الى جبل موسى ، الى عين الحدحيرة (حظيرون) . . . الخ

فتسير من رأس خليج العقبة جنوباً فى تلك الوديان الطويلة المتعرجة ، ثم تعود فتسير شمالاً الى رأس خليج السويس فى طريقها إلى مصر ، بل كانت مثل هذه التجارة — التى كانت قائمة لحد ما قبل اكتشاف الرياح الموسمية فى القرن المسيحى الأول — تأخذ طريق الوسط بصفته أكثر استقامة وأقرب بين الخليجين ، أو تسير شمالاً لتأخذ طريق الساحل المطروق . . . حقيقة إن المنطقة الجبلية الجنوبية أغنى بمرعاها ومائها من المنطقة الوسطى ، مما قد يكون داعياً إلى أن تفضلها القوافل على طريق الوسط ، لكن ينبغى ألا ننسى أن المسافر مضطر بعد أن يجاوز منطقة الجبال النارية الى أن يقطع منطقة صحراوية قاحلة قبل ان يصل الى رأس خليج السويس ، منطقة يقل ماؤها ، أو تشتد ملوحته حتى ليتعذر على الانسان — بل والحيوان — أن يشرب منه إلا مضطراً . هذه المسافة يستغرق المرور فيها ثلاثة أيام أو أكثر ، مما يزيد على نصف المدة التى تستغرقها القوافل فى قطع الطريق الأوسط المستقيم ، وإذاً فهذه الميزة التى تتمتع بها الطرق الجنوبية لا تعادل ما يعيبها من طول ووعورة . . .

على أن ذلك كله لا ينبغى أن يفهم منه اننا نجرد الطرق الجنوبية من كل أهمية ، فهذا الذى ذكرناه انما توحى به الموازنة بينها وبين طرق سيناء الأخرى فى الوسط والشمال ، لكن هنالك أموراً أعطت بعض تلك الطرق الجنوبية أهمية موضعية لا يمكن أن نتجاهلها بحال من الأحوال : —

ا — وجود بعض المعادن فى جنوب سيناء كالنحاس والفيروز ، وشهرة تلك المنطقة ببعض الأحجار كالديوريت مما جعلها مطمع القوى المحيطة بشبه الجزيرة ، ودعا إلى وجود حركة نشيطة إلى منطقة التعدين هذه ، من المناطق المجاورة لها بشكل عام ، ومن مصر بشكل خاص ، فالثابت أن قد كان لمصر مستعمرة للتعدين فى منطقة «مغارة» و «سرابيت الخادم» ، وكان الطريق اليها معبدا لنقل الجنود والعمال [1] . . . .

(١) يشير «بترى» الى هذا الطريق فى الفصل الأول من كتابه
Flinders Petrie : *Researches in Sinai* (1906), pp. 7 and 8.

ب — إن اضطهاد المسيحيين فى مصر فى أوائل دخول المسيحية والتماسهم بعض هذه الأماكن الرهيبة مراكز يلجأون اليها للعبادة ، أوجد فى القرون المسيحية الأولى حركة تغذى طرق سيناء الجنوبية ، تدل آثار الرهبان المتفرقة الكثيرة على أنها كانت حركة عظيمة . فلما أخذت هذه المنطقة أهميتها كمركز دينى تقدسه بعض الطوائف المسيحية قامت هنالك حركة يؤمها الحجاج المسيحيون إلى منطقة الدير وكنيسة (سانت كاترين) ، حركة ضعفت الآن جداً بعد إذ ظلت قوية قرونا طويلة ، وبعد أن كانت تدر على الدير ورهبانه الخير الكثير .

ج — كذلك كان للجانب الغربى لشبه الجزيرة المحاذى لخليج السويس أهمية فى مرور التجارة التى كانت تأتى — فيما سبق أن اشرنا — بطريق البحر الأحمر لتخزن فى ميناء «الطور» ثم تحملها القوافل فى طريق يحاذى الساحل الغربى لتوصلها إلى مصر وإلى بلاد الشام . . ولقد تعرضنا لتلك النقطة بشىء من التفصيل فى بدء هـذا الفصل ، حين تكلمنا على أهمية سيناء كطريق للمرور ورأينا كيف أن ميناء (الطور) كانت فى بعض الفترات التاريخية تنافس ميناء (السويس) من ناحية وميناءى (عيذاب والقصير) من ناحية أخرى لأسباب فصلناها فى موضعها من البحث وتكلمنا عنها طويلا [1] .

ولعلنا نستطيع أن نضيف إلى هذا كله أن غنى بعض أجزاء هذه المنطقة الجنوبية بالماء وتوافر شىء من الحياة النباتية فيها ، وطبيعة القبائل البدوية المتنقلة التى لا تعرف الاستقرار ، كل ذلك كان يغرى دائماً بأن يمتد اليها سلطان تلك القبائل ، وبأن تكون مسرحاً لهجراتها الطويلة أو القصيرة ، بل إنا لنرى سيناء الجنوبية فى فترات طويلة تخضع غالباً لغزو تلك القوى المجاورة فتمتد أرض (مدين) — فيما يرى بعض الكتاب —

(١) راجع مقدمة هذا البحث .

الأبيض ، طريقاً يبدأ من (أيله) ، يسير إلى غربى منخفض العرابة والبحر الميت ، وينتهى عند (رينوكولورا) — العريش — على مصب (نهر مصر) الذى نعرفه الآن باسم وادى العريش[١] . طريقاً يقول عنه (استرابون) إن القوافل بين (البطراء) ومصر كانت تتبعه غالباً ؛ . . ويوجد الآن على حدود سيناء الشرقية طريق حسن للسيارات يتوافر الماء فيه ، يأتى من «العريش» الى «القصيمة» ليصل إلى «الكنتلا»[٢] ، ويمكن أن ينتهى الى العقبة أو البطراء . . . وطريق السيارات هذا يستفيد فى بعض أجزائه — كما كان يستفيد طريق القوافل قبله — من الوديان التى تتصرف الى وادى العريش من جهة والوديان التى تتصرف الى وادى «الجرافى» من ناحية أخرى .

ثم يبقى الطريق الذى كان يسلكه الحجاج المسيحيون الى «دير سانت كاترين» فى القرن ١٥ و ١٦ ؛ وقد كان يأتى من غزه ، يقطع هضبة التيه ، ويستفيد من روافد وادى العريش حتى إذا أتى حافة التيه الجنوبيـة قطعها من نقب (المريخى) أو (الراكنه) ليصل الى (دبة الرملة) ، وليأخذ الوديان فى المنطقة الجبلية الجنوبية إلى دير سانت كاترين[٣] .

ثالثاً : المجموعة الجنوبية :

ويقصد هنا هذه الطرق التى تقطع منطقة الجبال النارية فى ذلك المثلث الذى تبلغ جبال سيناء فيه أشد ارتفاعها ، والذى تتعمق الوديان فيه على شكل خوانق تعلو جوانبها علواً كبيرا . . . وسنرى أن هـذه الطرق تستفيد جداً من تلك الوديان الهامة التى ذكرناها فى جنوب سيناء ، فهذه هى التى تعين سير الطرق تعييناً تاماً لا شذوذ فيه إلا

(١) يمكن الرجوع فى دراسة الطرق التى كانت تربط بين البحر الأبيض وخليج العقبة الى كتاب (Ritter) فى الجزء الأول منه صفحة ٢١ وما بعدها أما الطريق الذى نشير اليه فقد ذكره A. Kammerer : *Pétra et la Nabatène* (1929), p. 56.

(٢) راجع Jarvis : *Yesterday and Today in Sinai*, p. 301.

(٣) راجع E. Robinson : *Biblical Researches in Palestine and the Adjacent Regions* (1867), Appendix, p. 601.

فى المنطقة الساحلية الرملية المحصورة بين هذه الكتل الجبلية وبين البحر ، فانها هنالك تسير فوق الرمل ، وتقطع مصبات الوديان الآتية من خطوط التقسيم الداخلية لتضيع فى المنطقة الرملية كما هو الحال فى سهل «القاع» «والمرخاء» بشكل خاص .

وتأتى أهمية هذه المجموعة — كطرق للمرور فى سيناء — فى الدرجة الأخيرة بين طرق شبه الجزيرة كلها لأسباب أهمها : —

١ — وعورة مسالكها وصعوبة السير فى أجزاء كثيرة منها ، لانتشار الكتل الصخرية فى الوديان ، تلك الكتل التى تنفصل عن الجبال والتى تعجز مياه السيول عن أن تدفعها أمامها فتتركها عقبة فى الطريق ، . . . ولصعوبة الانتقال من واد إلى آخر وقطع الخطوط الفاصلة بينها ، فما يتم ذلك إلا بما يسمية البدو (النقوب) ، وما هذه إلا مسالك وعرة على جوانب الجبـال ، تصل بين أعالى الوديان ، يسير الانسان فيها فى طريق ملتو حتى يصل القمة ثم يهبط على الجانب الآخر بنفس الصعوبة ، وكثيراً ما يستحيل أن تسير الإبل المحملة فى مثل هـذه النقوب ، ويتعذر على الراكب أن يظل راكباً بل يضطر إلى أن يترجل ليقود دابته بنفسه فى ذلك الانحدار الشديد . . . وكان وجود الرهبان فى تلك المناطق الجبلية فى سيناء داعياً إلى أن يبذلوا مجهوداً كبيراً فى تمهيد هذه النقوب كما نرى فى نقب (هوى) — الذى يصل بين وادى «سلاف» رافد فيران وبين الدير — ، ونقب (حبران) فى أعلا وادى «حبران» ونقب (الطرفاء) فى طريق الطور إلى الدير بواسطة وادى «عسلة» — و . . و . . الخ ، لكن رغم كل هذا لا تزال الصعوبة قائمة يعانى منها المسافرون فى بعض تلك النقوب عناء كبيرا . . . .

٢ — إن جهات آسيا التى يمكن أن يصل إليها الانسان من مصر بواسطة طرق المجموعة الجنوبية ليست غنية بدرجة يمكن أن تقوم معها حركة تجارية تغذى هذه الطرق . . كما كانت تجارة النبط فى (البطراء) — وما يصل اليها من تجارة الشرق بطرق بلاد العرب البرية المختلفة — لا تجد داعياً يدعوها إلى أن تطيل على نفسها المسافة

ويصح قبل أن ننتقل إلى المجموعة الجنوبية أن نشير الى أنه كانت هناك عدة طرق تأتى من الشمال لتلاقى الطريق الأوسط فى سيناء وقد تتجاوزه الى الجنوب ، بعضها كانت تتخذه تجارة البحر الأبيض سبيلا لها الى البحر الأحمر بطريق خليج السويس ، . منها ما كان يحاذى حدود شبه الجزيرة من الشرق لينتهى الى خليج العقبة ، . ومنها ما كان يربط بلاد الشام بمنطقة (سانت كاترين) حيث كان يحج كثير من المسيحيين .

أما من البحر الأبيض فقد أشار (پلينى) الى أن المسافر من البحر المصرى (يقصد البحر الأبيض) الى البحر الأحمر يأخذ البر ، وأن البحرين يربطهما ثلاثة طرق مستقلة : أحدها يبدأ من (پيلوز) قاطعاً الصحراء فى أرض رملية لا يعرفها الإنسان إلا بعلامات قائمة بين مرحلة وأخرى ، يهتدى بها المسافر حين يهب الهواء فتضيع معالم الطريق ، . . والثانى يبدأ على بعد ميلين من جبل (كاسيوس) — القلس — يقطع الصحراء التى يسكنها عرب الـ Autéens ويتصل بالطريق السابق بعد ستين ميلا ؛ والثالث يبدأ من Gerrha[1] (لعلها المحمدية الحالية) ، وهو طريق صعب لا ماء فيه ، وكل هذه الطرق تنتهى الى طريق واحد يصل أخيراً لى Arisonoé قرب رأس خليج السويس[2] . . وكتابة (پلينى) وإن كانت صريحة فى وجود هذه الطرق ، إلا أنه ليس بها من المعلومات ما يمكننا من أن ندخل فى شىء من تفاصيل تلك الطرق التى لا نصادف فى كتابة الجغرافيين القدماء عنها شيئاً كثيراً . و (ابن خرداذبه) الذى كتب حوالى بدء القرن العاشر الميلادى يشير إلى طريق يسلكه التجار بين الفرما والقلزم ، حين يتكلم عن (مسلك التجار اليهود الرذانية) فيقول «إنهم يسافرون من المشرق إلى المغرب ، ومن المغرب إلى المشرق براً وبحراً يجلبون من المغرب الخدم والجوارى والغلمان والديباج وجلود الخز والفراء والسمور والسيوف ، ويركبون من فرنجة فى البحر الغربى فيخرجون بالفرما ، ويحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم ، وبينهما ٢٥ فرسخا ، ثم يركبون

(١) راجع فى هذا الفصل موقع هذا الموضع .

(٢) راجع أطلس البرنس يوسف كمال . الجزء الأول (قبل بطليموس) فى ظهر صفحة ٩٧ .

البحر الشرقى من القلزم الى الحجاز وجده ثم يمضون الى السند والهند والصين فيحملون من الصين المسك والعود والكافور والدار صينى وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحى حتى يرجعون الى القلزم ثم يحملونه الى الفرما ثم يركبون البحر الغربى ، فربما عدلوا بتجارتهم الى القسطنطينية فباعوها الى الروم وربما صاروا بها الى ملك الفرنجة فيبيعونها هناك[1] » . وكلام (ابن خرداذبه) أيضاً ليس فيه تحديد للطريق من الفرما الى القلزم ، لكن لعل ذلك الطريق كان يقطع برزخ السويس ، ويكون ذلك الطريق البرى الذى يشير اليه هذان الكاتبان اذاً حلقة فى سلسلة وسائل الاتصال بين البحرين الأبيض والأحمر ، ذلك الاتصال الذى كان يتم بطرق مختلفة انتهت فيما نعلم بحفر قناة السويس .

وهناك كثيرون من جغرافيى العرب يشيرون الى أن القلزم لم تكن ميناء مصر فحسب ، بل كانت أيضاً ثغر بلاد الشام ؛ بهذا أشار (ياقوت والاصطخرى والمقريزى و . . و . . .) الخ[2] . ومعنى هذا أنه يحتمل أن قد كان هنالك طرق برية تأتى من الشام قاطعة شمال سيناء ، أشرنا اليها فى الكلام على الطريق الجنوبى من المجموعة الشمالية ، كانت تحمل حاصلات الشام الى القلزم ، وحاصلات الحجاز واليمن الى الشام . . . وعلينا أن نتذكر هنا ما سبق ان ذكرناه عند الكلام على تطور أهمية ميناء الطور ، من أنها كانت تنافس ميناء (القلزم) فى مرور التجارة فى بعض الفترات التاريخية ، ففى مثل تلك الأوقات كانت تحل الطور محل القلزم كميناء تخرج منها تجارة الشام الى اليمن والحجاز ، وتمر بها تجارة تلك الجهات الى بلاد الشام .

وأما الطريق البرى الذى يكاد يمس حدود سيناء الشرقية ، فالذين كتبوا عن النبط ومدينة البطراء يذكرون أن من بين الطرق التى تربط بين خليج العقبة والبحر

(١) راجع المسالك والممالك تأليف ابى القاسم بن عبد الله بن خرذاذبه طبع ليدن ١٣٠٦ ﻫ صفحتى ١٥٣ و ١٥٤ .

(٢) راجع ياقوت . الجزء السابع تحت كلمة القلزم صفحتى ١٤٥ و ١٤٦ .
و راجع الخطط للمقريزى تحت كلمة القلزم فى الجزء الأول صفحة ٢١٣ .
و راجع المسالك والممالك للاصطخرى تحت كلمة القلزم ص ٣٣ .

سطح جامد لا يصعب السير فيه ولا يتطلب حذراً الا فى قطع الوديان الكثيرة التى تأتى من حافة التيه قاطعة الهضبة لتصل الى وادى العريش ، فاذا وصل (نخل) تبع طريق الحج أيضا الى (الثمد) ، فى أرض تشبه الأرض السابقة ، وان وجد فى بعض أجزائها ما يجعل السير السريع فيها صعبا . . ومن (الثمد) يترك طريق السيارات طريق الحج ، ليقطع وادى (الجرافى) وفروعه الى (الكنتلا) حيث يلاقى طريق السيارات الآتى من العريش على طول حدود سيناء الشرقية ؛ . وتعتبر الكنتلا احدى النقط الحربية التى تنبأ لها (چارفس بك) بمستقبل حربى هام ، والتى يصفها بأنها تشرف على سهل ممتد حولها ، وتتمتع بماء عذب لا يتوافر فى المناطق الأخرى المجاورة لها[1] . . . ثم يسير الطريق إلى جنوب (الكنتلا) ليصل إلى العقبة بعد أن يمر بنقب العقبة الذى أشرنا الى وعورته رغم ما تقوم به مصلحة الحدود من اصلاحات فيه . . .

وأما (درب الشعوى) : وهو الطريق الجنوبى فى وسط سيناء ، فالمعلومات عنه قليلة جداً مما يدل على أن أهميته فى المرور كانت أهمية محدودة لا يمكن أن تقارن بأهميـة (درب الحج) ، لكن الارجح أنه استخدم قبل درب الحج ، وأن جيوشاً كجيوش (صلاح الدين) قد سلكته أثناء حروبه مع الصليبيين . . . وإذا صح ما يذكره (نعيم بك شقير) — الذى كانت له فرصة الاختلاط بالبدو أثناء وجوده فى شبه الجزيرة والذى بنى معلوماته على ما قصه عليه شيوخهم المسنون — من أن (درب الشعوى) هو أقدم الطرق الى نقب العقبة عهداً[2] ، فان الطريق الذى يتحدث عنه جغرافيو العرب فى القرن الثـانى عشر وما يسبقه — أى قبل قيام طريق درب الحج — إنما يقصد به درب الشعوى هـذا ، سيما وأنا قد رأينا أن المحطة التالية لمحطة (عجرود) يكتبها (ابن خرذاذبه) «الذنبه» ، ويكتبها الادريسى «الدوينه» أو «الربيثة» فى حين

(١) راجع كتاب (چارفس بك) صفحة ١٤ .
(٢) راجع كتاب نعيم بك شقير عن شبه جزيرة سيناء صفحة ٢٦٥ .

أننا نجد على الخريطة وادى «الربينة» يتصل بدرب الشعوى فى هضبة الراحة ، ولعل الاختلاف فى الأسماء راجع إلى عدم الدقة فى نقل رسم الحروف أكثر مما هو راجع الى اختلاف المكان[1] ؛ . ولعل مما يقوى ذلك الاحتمال أننا لا نجد فى كتابة أولئك الرحالة اسماً لمحطة فى الطريق تشعرنا بأنه كان يسير مكان درب الحج ، كما أن باقى المحطات التى يذكرونها نستطيع أن نتلمسها على طول درب الشعوى نفسه .

يبدأ هذا الدرب كما يبدأ درب الحج ، فيقطع المنطقة الصحراوية التى تصادفنا الى شرقى السويس ، ويستفيد من وادى الراحة فى قطع هضبة الراحة ، ليدخل أرض التيه شمالى «عين صدر» حيث توجد آثار قلعة لعلها بنيت لحماية ذلك الطريق . . وفى هضبة التيه يسير الدرب فى ذلك السطح الجامد شرقاً ، قاطعاً أعالى فروع (البروك) أولا ، ثم يقطع وادى العريش نفسه شمال بئر «أم سعيد» بقليل ، فروافد العريش الشرقية — أبى طريفيـة ، ووادى الرواق ، فالفيحى ، فوادى القريص — حتى يصل الى (الثمد) ، ثم يستفيد من وادى (الشعيرة) ، ويسير معه قليلا ليتفرع إلى فرعين أحدهما يسير الى الجنوب الشرقى حتى ينتهى الى جزيرة فرعون ، والآخر يستمر شرقاً حتى يلتقى بدرب الحج عند (نقب العقبة) . .

وإذا كان درب (الحج) يفضل (درب الشعوى) فى أنه أسهل منه ، وكانت المسافة فيهما متقاربة نقطعها الابل فى ستة أيام ، فان الميزة التى تميز هذا الطريق عن سابقه ، وتجعل بدو التيه الجنوبى يتخذونه الى السويس منذ القدم حتى الآن ، تنحصر فى أنه أغنى فى الماء والمرعى ، تستقى القوافل فيه من بئر مبعوك على مدخل هضبة التيه ، ومن عين صدر على مدخل التيه ، ثم من بئر أم سعيد ، وبئر القريص والثمد وما بعدها ، واذا فقد كانت القوافل تستغنى فى درب الشعوى عن أن تحمل ما يلزمها من علف وماء . . . .

(١) راجع فى الجدول السابق المحطات التى ذكرها ابن خرداذبه والمقدسي والادريسى .

أن يؤخذ عليه انما هو تأكيد ذلك التحقيق الذى رآه بمجرد وجود التقارب بين التسميتين ، اذ كان الأسلم ان يترك الأمر مرجحا ، بدل ذلك الجزم الذى لا يستند على الدراسة الاركيولوجية التى تستطيع وحدها أن تكون أساساً متيناً لتحقيق المحطات .

ويمكن أن ننهى الكلام عن درب الحج بوصف مختصر لطريق السيارات الذى يقطع سيناء فى وسطها بين السويس والعقبة ثم الى البطراء ، وسنراه يتبع طريق الحج فى كثير من أجزائه ، يسهل حيث كان يسهل سير القافلة ، ويصعب حيث كانت القوافل تجد الدرب صعباً . . . وسنعتمد فى ذلك الوصف على ما كتبه (چارفس بك)[1] . . . فى كتابه عن سيناء ، وعلى تقرير محفوظ بمصلحة الحدود المصرية كتبه (القائم مقام هاتون بك) فى أواخر عام ١٩٣٠ عن الطريق بين الشط والعقبة : —

تعبر السيارات قناة السويس عند «الكوبرى» الى شمال مدينة السويس بخمسة أميال ، ثم تسير جنوبا الى (الشط) لتتجه منه شرقاً فى الصحراء ؛ ويقطع الطريق فى تلك الصحراء الممتدة بين السويس وحافة التيه ٢٥ كم متتبعاً (وادى الحج) فى معظم سيره ، فى سطح مهد بالطين على أساس حجرى لا يعوقه إلا رمال الكثبان حين تسفيها عليه الرياح والذى لم تجد معه مصلحة الحدود بدأ من أن تعمل على رصفه لتتخلص بهذا من مشكلة الرمال ، . . ويدخل الطريق هضبة الراحة من ممر (متله) ، فى انحدار ١ — ٧ ، وهو ممر عملت مصلحة الحدود كثيرا فى تمهيده حتى أصبح الآن ميسراً لسير السيارات[2] ، ليهبط منه بعد كيلومترين فى وادى (صدر الحيطان) ، نهاية وادى الحج ، فاذا دخل درب الحج فى هضبة التيه ، تفرع منه فرع إلى «الحسنة» ليصل الى «بئر السبع» أو الى مدينة العريش ، وسار طريق السيارات فى

---

(١) راجع كتاب (چارفس بك) فى الفصل ١٧ من صفحة ٢٩٢ الى ٣٠٩ ، ولاحظ الخريطة التى رسمها لبيان طرق السيارات فى آخر الكتاب .

(٢) راجع تقارير مصلحة الحدود السنوية ، فى السنوات الأخيرة لترى مقدار ما عمل فى هذا الممر من اصلاحات .

طرق سيناء
فى
العهد الرومانى
على أساس خريطة بويتنجار

أنهم كانوا يجهلون اللغة العربية ، ومن الصعب اذا أن يتبينوا لهجة البدو ليكتبوا الكلمة صحيحة . أما تلك (النواطير) فأبنية عالية تشبه طواحين الهواء ، أقيم منها ثلاثة فى الطريق تسهل الدخول فى هضبة التيه من ناحية السويس ، يهتدى بها المسافر فلا يضل طريقه فى ذلك المتسع المتشابه من الرمال بين السويس وهضبة التيه[١] » . كذلك يمكن أن نقول إن المحطة السابقة (لايلة أو العقبة) هى (نقب العقبة) ، أطلق عليها جغرافيو العرب اسم (المنزل) ، وسماها بعض الكتاب (رأس العقبة) ، وكتبها كتاب آخرون بأسماء محرفة من الصعب أن نتبينها وان رأيناها كلها تشير الى هذا المكان من الطريق .

(٥) بقى أن نشير الى محطة (Medileh أو Medeia) التى جاءت فى خريطة (پوينتنجار) بعد محطة (Clysma) ناحية السويس ، وهذه المحطة تظهر فى الخريطة التى نقلها (كامرر) فى كتابه عن «البطراء والنبطيين» بين نخل والسويس ، ولعلها تقع على مدخل التيه فى أحد الممرات التى تقطع حافتها الغربية ، سيما وأن هناك آثاراً ظاهرة فى خريطة المساحة على مدخل التيه بطريق (وادى الحج) ، لو أثبتت الدراسات أنها آثار رومانية لكان فى هذا ما يحتمل معه وجود إحدى محطات ذلك الطريق عندها ، ولما بعد أن تكون هى محطة (Medeia) نفسها . . ويحسن أن نشير هنا أيضا الى أن (Weill) يضع هذه المحطة فى وادى (متله) أحد الوديان التى تنحدر على حافة التيه الغربية ناحية خليج السويس ، ويرى أن الاسمين متفقان تماما[٢] . . . واذا كنا لا نتعرض لكلام (Weill) بنقض أو تأييد ، فكل ما يمكن

---

(١) راجع الرحلة الحجازية ص ٣٣ .

(٢) راجع (Weill) فى كتابه عن شبه جزيرة سيناء صفحة ١١٦ ، وراجع خريطة مصر فى الفترة الرومانية التى طبعتها مصلحة المساحة المصرية لترى أنها تضع هذه المحطة مكان تفرع الطريق الحالى الى نخل والحسنة ، وتجعلها أيضا نقطة تفرع طريقين أحدهما الى (ايلة) والآخر الى بلاد الشام .

وانما ذكر أن هذه التسمية « يطلقها عليها العام »[1] . . . أما كلمة « العقبة » فقد ظهرت أولا مضافة الى (ايله) ، فكان يقال (عقبة ايله) ، ثم غلبت على الاسم القديم منذ القرن السابع عشر ، وأضيفت اليها أحياناً كلمة (قلعه) نسبة الى الحصن الذى كان قائما فيها ، والذى اهتم به بوجه خاص (صلاح الدين الأيوبى) فى صراعه على العقبة ضد الصليبيين ، ومن المحتمل جدا أن هذه التسمية انما أخذت من صعوبة (النقب) الموصل الى رأس الخليج والذى كان عقبة حقيقية لا يتغلب المسافرون عليها بسهولة .

(٢) ان اسم (نخل) لا يظهر فى الجدول قبل كتابة (حاجى خليفه) حوالى منتصف القرن السابع عشر ، لكن ينبغى أن نكون حريصين فى ارجاع وجود تلك المحطة الى ذلك التاريخ المتأخر ، فالغالب أن طريق الحج منذ قطع وسط سيناء وتحول عن طريق عيذاب والقصير فى منتصف القرن الثالث عشر كان يمر بتلك النقطة ، لكن لعل أهميتها كمحطة رئيسية انما برزت بعد الفتح العثمانى لمصر ، حين اهتم سلاطين الترك بها ، وحين بنيت فيها قلعة لتأمين الطريق فى منتصف المسافة بين نهايتيه فى شبه الجزيرة ، تلك القلعة التى يضيفها الى اسم « نخل » كثير من الكتاب .

(٣) ليس من السهل أن نحقق الأسماء التى أوردها جغرافيو العرب ، فهم — كما سبقت الإشارة — لم يتركوا لنا شيئاً من المعلومات تسهل علينا هذه المهمة ، وانما اكتفوا بأن يعدوا تلك المحطات عدًّا . . لكن يوقفنا منها هذه المحطة التى سماها (الادريسى) (الدوينه أو الربيثه) ، فعندنا فى تلك الوديان التى تنحدر من حافة التيه الغربية واد يضيع فى الرمل قبل أن يصل خليج السويس يعرف باسم (الربينه) ، يقطع

(١) راجع «أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم» للمقدسي طبع ليدن ١٩٠٦ ص ١٧٨ وراجع فى صفحة ١٧٩ اشارة قد تفيد فى الخلاف الذى كان قائما على ملكية العقبة اذ يقول «وفى ويلة نزاع بين الشاميين والحجازيين والمصريين كما فى عبادان ، واضافتها الى الشام أصوب لان رسومهم وارطالهم شامية . . . . »

حافة التيه ويؤدى الى (عين صدر) الشهيرة بمائها فى الطريق الثانى الذى يقطع وسط التيه ، والذى يغلب أن يكون صلاح الدين قد اتبعه الى العقبة وبنى بقرب تلك العين قلعة لا تزال آثارها باقية الى الآن . . فإذا صح انطباق هذه التسمية على ما ذكره (الادريسى) ، واعتبرنا المحطة التى سماها «ابن خرذاذبه» (الذنبه) تحريفا (للربينة) كان معنى ذلك ان الطريق الى العقبة فى القرن الثانى عشر وما قبله انما كان يسير الى الجنوب أكثر من درب الحج الذى وصفناه ، ولعله يتفق أكثر مع الطريق الثانى الذى سنتكلم عنه بعد قليل .

أما محطة (الكرسى) — أو (الكريسى) فى بعض الكتابات — فالغالب انها تتفق مع اسم (القريص) فرع وادى (العقبة) أحد روافد وادى العريش الشرقية ، وهى محطة ذكرها (حاجى خليفه) بهذا النص الأخير كما ذكرتها الكتابات الأخيرة عن محطات درب الحج[1] . . . واما (الحفر) التى تذكر بعد الكرسى من ناحية العقبة ، فلعلها مكان الحفرات التى ذكرها (حاجى خليفه) سابقة لمحطة رأس العقبة ، والتى جاءت فى (الخطط التوفيقية) سابقة لمحطة نقب العقبة أيضا وفسرها صاحب الخطط « بأنها اسم لحفائر فى الطريق »[2] . . . ولعل من المفيد ان نذكر هنا ما ذهب اليه Weill من أن (الحفر) هذه قد تتفق مع Phara التى جاءت فى خريطة (بويتنجار) سيما وأن (فارا) هذه تظهر على الخريطة الرومانية قريبة من رأس خليج العقبة أى فى المنطقة التى تقع فيها (الجفرات) .[3]

(٤) هناك اتفاق على المحطة التالية (لعجرود) من منتصف القرن السابع عشر ، فهى (النواطير) ، اما الخلاف فى رسم الكلمة فى كتابات الرحالة المختلفين فأساسه

(١) راجع الخطط التوفيقية لعلى باشا مبارك الجزء التاسع ص ٣٣ .
و « الرحلة الحجازية بقلم محمد لبيب البتانونى ص ٣٤ .
(٢) راجع الخطط التوفيقية الجزء الرابع عشر صفحة ١٠ .
(٣) راجع Raymond Weill : *La Presqu'île du Sinaï* (1908), p. 116.

فى نفس العام من «السويس» ، . هذان الكاتبان هما اللذان سهلا مهمة من تبعهم من الرحالة أمثال (Shaw — ١٧٢١) و (Pococke — ١٧٣٨) و (بركهاردت — ١٨١٦) الخ[1] .

وفيما مرّ مقارنة المحطات التى وردت فى كتابة الرحالة القدماء والحديثين ، رجعنا فيها الى ما أمكن الحصول عليه من كتبهم ، واستفدنا فى الجزء الباقى مما لخصه (Weill) فى كتابه عن سيناء[2] ، الذى هو فى الحقيقة نقل لتلخيص (Ritter) فى الجزء الاول من كتابه[3] .

تلك هى كتابة الرحالة المختلفين منذ القرن الثالث الميلادى — حيث وصلتنا أقدم الكتابات عن طرق وسط سيناء — ، حتى منتصف القرن التاسع عشر ، وهو آخر عهد ازدهار المرور فى ذلك الطريق ، اذ تحول طريق الحج بعد ذلك الى طريق البحر الذى كان ينتهى الى جدة ثغر الحجاز ، قارنا الطريق فيها بطريق السيارات الحالى الذى يقطع وسط سيناء بين شط السويس والعقبة ... ومن هذه المقارنات يمكن أن نخرج بملاحظات كثيرة أهمها ما يلى : —

(١) إن بداية الطريق ونهايته لا نكاد نجد خلافا جوهريا بين الكتاب عليهما ، فالطريق يبدأ فى الغالب من (عجرود) الى شمال السويس بساعات : ليتفادى بذلك المستنقعات التى اضطر (روبل) الى أن يعبرها عند رأس خليج السويس ، والتى أشار إليها (روبنسن) بالتفصيل فى كتابه[4] . ، وحتى لا يضطر الآتى من

(١) راجع Ritter : *The Comparative Geography of Palestine and Sinaitic Pen.* (Translated by Willion Gage) 1861, V. I, pp. 42-43.

(٢) راجع Raymond Weill : *La Presqu'île du Sinaï* (1908) p. 116.

(٣) راجع كتاب (رتر) ؛ الجزء الأول من صفحة ٤٢ الى ٥٠

(٤) راجع E. Robinson : *Biblical Researches in Palestine and the Adjacent Regions* (1867), pp. 48-49.

القاهرة فى الصحراء الى أن يسير جنوبا الى السويس ثم يعود فيسير ثانية الى الشمال ليصل الى وادى الحج ، مبدأ الطريق فى صحراء سيناء . . ومن أجل ذلك قامت قلعة (عجرود) وحفر بئرها ، ليكون فيها حامية تحمى الطريق عند دخوله فى شبه الجزيرة وليتمكن المسافرون من أن يتزودوا بالماء وان لم يكن يصلح للشرب كثيرا . . . و (القلزم) — Clysma — التى وضعتها خريطة (بويتنجار) على رأس خليج السويس يختلف كثيرا فى تعيين موقعها ، والجدل فى تحقيق مكانها بالضبط لا يزال قائما بين الكتاب والعلماء الاركيولوجيين[1] .

أما نهاية الطريق فقد اختلفت تسميتها وان ظل الموقع واحدا تقريبا ؛ . ذلك أنه منذ القدم قامت على نهاية خليج العقبة نقطة كان لها من الأهمية التجارية ما يقرب من أهمية مثيلتها على رأس خليج السويس ، كانت بوجه خاص منفذا لسفن «سليمان» الى (أوفير) بلاد الذهب ، يتفرع منها طرق مختلفة الى بلاد الشام استفادت من منخفض العرابة والبحر الميت ووادى الأردن ، وطرق أخرى الى مصر أهمها ذلك الطريق الاوسط الذى نحن بصدده ، وطريق الى بلاد العرب يستمر حتى الجنوب . . وقد اختلفت تسمية هذه النقطة من فترة الى أخرى كما اختلف موقعها فى بعض العصور وان كان اختلافا غير جوهرى[2] : فهى التى عرفت فى كتب اليهود باسم (عصيون جبير Ezion Geber) ، وهى التى أطلق عليها (بلينى) اسم (Laena) ، ثم حرفت هذه التسمية فاطلق عليها الرهبان حوالى القرن السادس اسم (Ailea) الذى كان كتاب العرب يعرفونه تماما ويطلقونه عليها فى كتبهم ؛ . واذا كان (المقدسى) قد شذ فسماها فى كتابه «أحسن التقاسيم فى معرفة الاقاليم» (ويله) فانه لم يغفل اسم (ايله)

(١) يمكن الرجوع الى (كاترمر) حين يتكلم عن القلزم ، فهو يناقش الآراء المختلفة ويتحدث فى إسهاب عن موقع المدينة ، وهو مالا يدخل فى صلب بحثنا حتى نهتم كثيراً بمناقشته .

(٢) Ét. Quatremère : *Mémoires géographiques et historiques sur l'Égypte et sur quelques contrées voisines*, V. I. pp. 151 to 187.

TABULA PEUTINGAR الخريطة المرفقة بكتاب كامرر عن النبط	جغرافيو العرب فى القرن العاشر الميلادى أمثال قدامه و ابن رسته و المقدسى و ابن خرذاذبه		الادريسى فى نزهة المشتاق (صفة المغرب وأرض السودان ومصر) طبع ليدن صفحة ١٦٣	حاجى خليفه عن رتر صفحة ٤٢ و قيل صفحة ١١٦	تيفينو عن رتر صفحة ٤٢ و قيل صفحة ١١٦	توماس شو عن رتر صفحة ٤٤ و قيل صفحة ١١٦	بوكوك فى كتابه وصف الشرق صفحة ٢٦٥	بركهاردت عن رتر صفحة ٤٤ و قيل صفحة ١١٦	روپل عن رتر صفحتى ٤٦ ، ٤٧ و قيل صفحة ١١٦	روبنسن فى كتابه أبحاث انجيليه جزء اول صفحة ٥٨٧	طرق السيارات الحالى عن چارفس بك
	ابن خرذاذبه فى المسالك و الممالك طبع ليدن صفحة ١٣٩	المقدسى فى احسن التقاسيم فى معرفة الاقاليم طبع ليدن صفحة ٢١٥									
القرن الثالث م	حوالى عام ٩٠٠م	القرن العاشر م	القرن الثانى عشر	١٦٥٨	١٦٥٨	١٧٢١	١٧٤٣	١٨١٦	١٨٢٢	١٨٦٧	١٩٣٠
قلزم Clysma	عجرود	عجرود	عجرود	عجرود	قلعة عجرود	عجرود	قلعة عجرود	عجرود	عبر المستنقعات القريبة من رأس خليج السويس	عجرود	شط السويس
Medeia (Medileh)				روس النواطير	نواطير	راس النواطير	النواطير	روس النواطير	وادى الحج	النواطير	وادى متله
				عيون موسى							
	الذنبه	المدينة	الدوينه أو الرينه	المنصرف							
				القبيبات							
				وادى التيه	Rastagara ?	وادى التيه	وادى التيه	وادى التيه		جبل حسن	التيه
				بطن نخل	قلعة نخل	قلعة Nahor ?	نخل	قلعة نخل	نخل	نخل	نخل
	الكرسى	الكرسى	الكرسى	القريص					الثمد	وادى القريص	الثمد
				ابيار العاليه	أبيار العاليه	العاليه	العاليه				
				ملاح (قرب عراقيب البغله)							
Pharo	الحفر	الحفر	الحفر	راس الركب (قرب الحفرات)							
	منزل		منزل	سطح العقبة	سطح العقبة		سطح	سطح العقبة	رأس السطح	رأس النقب	نقب العقبة
Aila	ايله	ويله	ايله		قلعة العقبة	قلعة العقبة	العقبة	قلعة العقبة	العقبة	العقبة	العقبة

العقبة فى ست ساعات نزولا وضعفها صعودا[١] . . بل ان (چارقس بك) وهو يتكلم عن طريق السيارات الى العقبة يشعرنا فى صراحة بخطورة هذا الجزء من الطريق حين يصف الهبوط من النقب فى تلك العبارة التى ننقلها عنه فيما يلى : —

"The descent should not be attempted unless the brakes are in perfect order and the driver has every confidence in himself and his car. The traveller must also take into consideration the question of whether he will be able to return or not, as not every make of car has sufficient power to climb this very steep ascent"[٢].

ج — مشكلة الماء فى كميته ونوعه : فالآبار الموجودة محدودة جدا ، والماء يكاد ينعدم فى المنطقة الصحراوية بين حافة التيه وخليج السويس ، وفى اتساع الهضبة لا نصادف الماء الا حول (نخل) ، وفى بعض آبار متفرقة حول (الثمد) . وهذا الماء لا يشرب به الانسان الا مضطراً إذ تقل العذوبة وتكثر الاملاح ؛ . ولا بأس من أن نورد هنا ما كتبه الرحالة (پوكوك) عام ١٧٤٣ عن الماء فى محطات درب الحج — كما قصه عليه فيما يقول هو — أحد الذين قطعوا الطريق اربع عشرة مرة[٣] . . . ، ففى هذا تلخيص جميل لما كتبه غالبية الرحالة الآخرين عن حالة الماء فى هذا الطريق :

المحطة	الماء ونوعه	تاريخ وصوله	المحطة	الماء ونوعه	تاريخ وصوله
١ ـ بركة الحج	بحيرة	بدأ فى ٢٧ شوال	٦ ـ نخل *	ماء يورم الجسم	٤ القعدة
٢ ـ الدار الحمراء	ليس بها ماء	٢٨ «	٧ ـ اللحاية	ماء يصلح لشرب الحيوان	٥ «
٣ ـ قلعة عجرود	ماء ردىء	٣٠ «	٨ ـ محطة سماها Soot		
٤ ـ النواطير	لا ماء	أول القعدة		لا ماء	٦ «
٥ ـ وادى التيه	« «	٢ «	٩ ـ العقبة	ماء كثير حسن	٩ «

(١) راجع الرحلة الحجازية بقلم محمد لبيب البتانونى ص ٣٤ .

(٢) راجع Jarvis, *Yesterday and Today in Sinai* p. 204

(٣) راجع Richard Pococke : *A Description of the East and Some other Countries* (1743) p. 265.

حقيقة ان الولاة فى الفترات المختلفة قد اهتموا براحة الحجاج ، فحفروا آبار (نخل) وركبوا عليها ساقية تملأ أحواضاً تسع ٣٠٠٠ قربة ، كما حفروا بئر (أم عباس) قرب وادى (القريص) ، وبعض آبار أخرى متفرقة ، لكن ذلك لم يزل صعوبة الماء وان تغلب على جانب من المشكلة . . ولذا ظل الكتاب حتى الأيام الاخيرة يشيرون الى هذه العقبة فى درب الحج . . . وفى أثناء الحرب الماضية حين توقع الانجليز هجوم الأتراك على القناة بطريق سيناء أجمع قوادهم على استبعاد طريق (نخل) وهو من الطرق التى يحتمل أن تهاجم القناة منها ، وكان اساس ذلك هو تعذر توافر الماء لعدد كبير . . وفى الخطاب الذى أرسله (السير مرى) الى القيادة العليا للجيش البريطانى ، والذى أشرنا اليه أكثر من مرة ، نجده يصرح بهذا ، ويرى ان ذلك الطريق فى أشهر الحر لا يمكن أن يتجمع فيه أكثر من ١٠٫٠٠٠ شخصا ، يضطرون إلى حمل الماء لمسافات بعيدة[١] .

ويصح أن نشير الآن الى المراحل التى تعرض لها الرحالة فى الفترات المختلفة وهم يقطعون سيناء من وسطها ، لنرى الى أى حد يتفق سير الدرب أو يختلف ، ولنحاول فى تلك المقارنة أن نحقق الأسماء التى وردت فى كتابة الرحالة المختلفين بقدر الامكان . . . وأقدم معلوماتنا عن طرق وسط سيناء مستمدة من خريطة (پويتنجار) فى القرن الثالث الميلادى ، ثم تكثر اشارات جغرافيى العرب فى العصور الوسطى الى محطات هذا الطريق ، لكن كتاباتهم كلها مقتضبة لا تعطينا صورة واضحة عن مراحل الطريق تماما . ونحن فى الحقيقة مدينون بتفاصيل هذا الطريق الأوسط الى كاتبين متقاربين جداً فى الكتابة ، يعتبران بحق رواد هذا الجزء من سيناء : أحدهما المؤرخ التركى حاچى خليفه (Haji Chalfa) الذى رحل من القاهرة الى مكة عبر هذه المنطقة عام ١٦٥٨ ، والثانى هو الرحالة الفرنسى (Thevenot) الذى رحل

(١) راجع تاريخ الحرب العظمى (الجزء الأول الخاص بمصر وفلسطين) صفحة ١٧٢ .

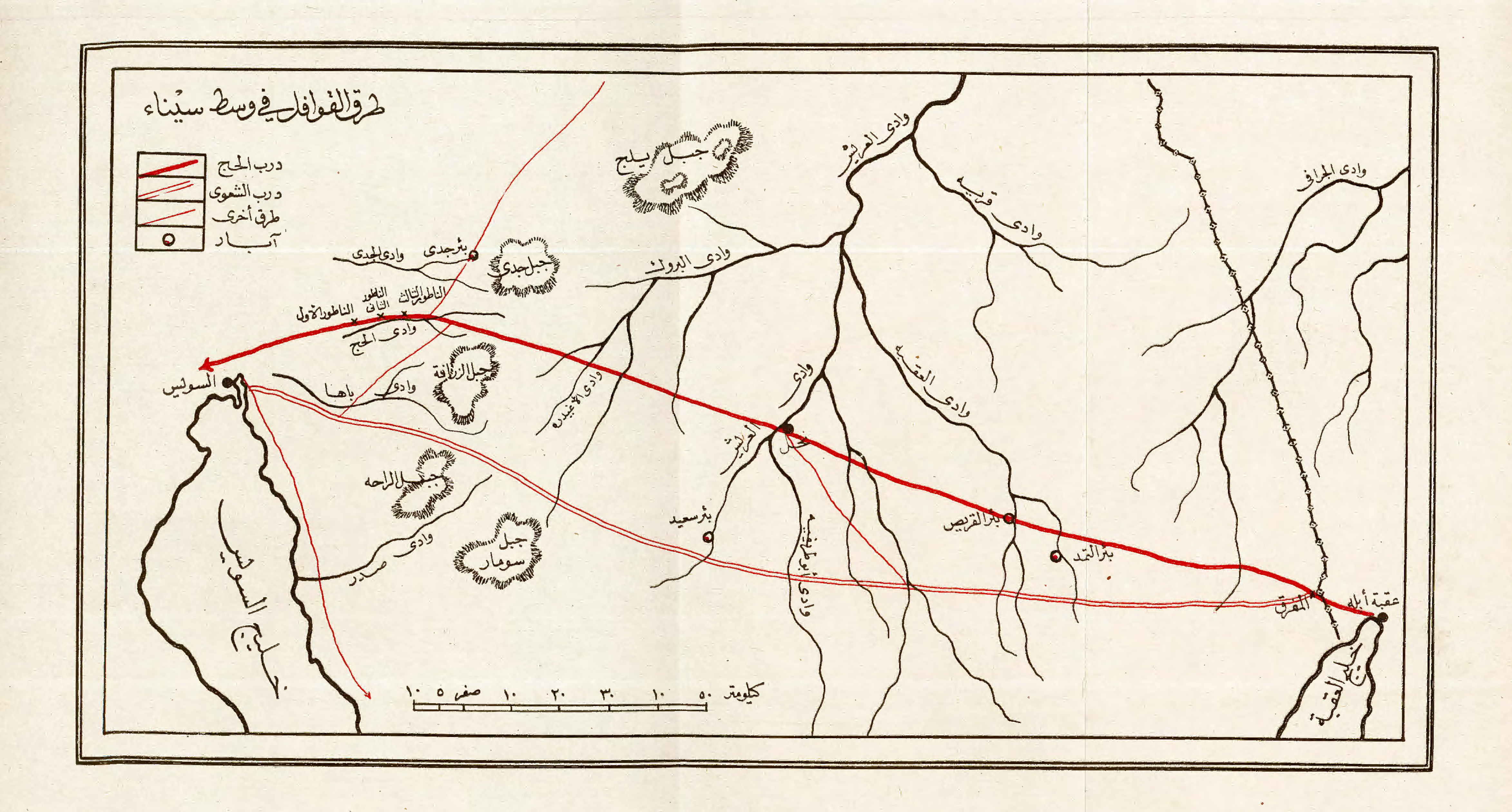
أكثر انحرافاً الى الجنوب ، لأن الكثبان تقل كلما سرنا إلى الجنوب كما تضيق المسافة التى تشغلها . . وسنجد حين نتعرض لطريق السيارات الذى يتبع الآن درب الحج فى معظم مراحله ، ان رمال الكثبان تغير عليه أحيانا فيتطلب تمهيده شيئا كبيرا من العناء ، الأمر الذى اضطرت معه ادارة سيناء الى أن تبدأ برصفه فى منطقة الرمال .

ب — نقب العقبة : الذى يضطر المسافر الى ان يعبره ليصل الى العقبة ، وهذا الجزء هو أشد أجزاء الطريق وعورة ، ولا يزال حتى الان — كما سنرى — أخطر المناطق فى طريق السيارات الى العقبة . . ولقد اهتم ولاة مصر المختلفون (قلاوون) و (ابن طولون) و (السلطان سليم) . . منذ قيام طريق الحج بتمهيد تلك العقبة ، لكن رغم كل هذا ظلت منطقة وعرة يشير (المقريزى) فى خططه الى « انها عقبة لا يصعد اليها من هو راكب . . . . »[1] ويصورها الذين كتبوا عن طريق الحج تصويرا مخيفا : ففى (دليل الحج للوارد الى مكة من كل فج) «أن المرور من هذه العقبة شديد الصعوبة جدا ، فيلزم كل الحذر فى نزولها وصعودها وخصوصا الصعود ، وقد أجرى تنظيمها نوعا المرحوم عباس باشا ومع هذا فصعوبتها لم تزل شديدة»[2] . . . . (والبتانونى) فى الرحلة الحجازية يتكلم عن العقبة ، فيذكر « ان المسافر يصعد اليها بمنحدر من مسافة طويلة من الغرب حتى يصل الى قمتها ، فاذا أراد أن ينزل الى الجهة الشرقية سار نازلا صاعدا وصاعدا نازلا فى أرض حجرية تارة وأخرى رملية ناعمة وأخرى خشنة زلطية ، الى أن يمر فى مضيق لا يسع الا جملا جملا ويسمى قطع (لاز) ، وطريق هذا القطع حلزونى تقريبا أصلحه أحمد بن طولون و . . و . . . ومع ذلك فان المسافر لا بد أن ينزل عن دابته ويسير على قدمه حتى يقطع

---

(١) راجع الخطط للمقريزى جزء أول ص ١٨٤ .

(٢) راجع دليل الحج للوارد الى مكة من كل فج تأليف محمد باشا صادق صفحتى ١٣ و ١٤ .



طرق القوافل في وسط سيناء
درب الحج
درب الشعوى
طرق أخرى
آبار
بئر جدى
وادى الجدى
جبل جدى
الناطور الثالث
الناطور الثانى
الناطور الأول
وادى الحج
السويس
وادى باها
جبل الزرافة
وادى الأغيدره
جبل يلج
وادى البروك
وادى العريش
وادى قريه
وادى الجرافى
وادى العقبه
بئر سعيد
بئر القريص
بئر التمد
المفرق
عقبة أيلة
جبل الراحه
جبل سومار
وادى صدر
خليج السويس
خليج العقبة
كيلومتر ٥٠ ١٠ ٣٠ ٢٠ ١٠ صفر ٥ ١٠

إلى الجنوب ، يمر ببئر (مبعوك) ويقطع حافة التيه بواسطة ممر (الراحة) ليأخذ وا
(العشارى) حتى يلاقى درب الحج أيضا[1] .

تتلاقى هذه الطرق جميعا ، ويأخذ (درب الحج) طريقه فى هضبة التيه المنبس
التى يكثر الصوان فوق سطحها ، فيقطع فروع وادى (البروك) — أكبر روافد وا
العريش — فى اتجاه يكاد يكون مستقيما حتى يصل الى (نخل) قرب قطعه لوا
العريش . . فاذا جاوز (نخل) أخذ اتجاهه الى الجنوب الشرقى فقطع فروع وا
العريش الشرقية ، واستفاد فى بعض الاحيان منها ، حتى اذا انتهى الى حافة ا
الشرقية ومر (بالثمد) أخذ طريقه بين تلك التلال التى تعين خط التقسيم بين فر
العريش الشرقية وفروع وادى (الجرافى) الذى يصل ماؤه الى منخفض العرابة وا
الميت ، وهنالك يقطع فروع «الجرافى» ليصل الى (نقب العقبة) القائم فى الصخ
النارية ليهبط الى العقبة منه وليستمر بعد ذلك جنوباً الى (مكة) . . .

ويمكن أن نلخص الصعوبات المختلفة التى كان يلاقيها المسافرون فى درب ا
فى النواحى الآتية : —

ا — منطقة الكثبان : التى يصادفها المسافرون بين السويس وهضبة التيه ، و
منطقة يصعب فيها سير الناس والابل . ولعل صاحب «الرحلة الحجازية» ح
يتكلم عن طريق الحج فى سيناء فيصفه بأنه «يسير كله فى ارض رملية ناعمة تس
فيها أخفاف الجمال قبل أقدام الرجال»[2] انما يعنى هذه المرحلة من الطريق أك
مما يعنى غيرها . . . وربما كانت صعوبة السير فى ذلك الرمل من الاسباب التى دع
إلى وجود طريقين آخرين يقطعان هذه المنطقة من السويس الى الهضبة ويسير

---

(١) فى كتاب نعيم بك شقير عن سيناء وصف لهذين الطريقين يمكن الرجوع اليه من ص.
الى ٢٧٢.

(٢) راجع الرحلة الحجازية بقلم محمد لبيب البتانونى (١٩٠٩) ص ٣٣ .

ثم تحول الطريق الى سيناء بعد أن حجت به «شجرة الدر» ، وبعد أن سير «الناصر قلاوون» قافلة الحج عبر سيناء حوالى منتصف القرن الثالث عشر الميلادى[1] . . .

وطبيعى فى اختيار طريق الحج عبر سيناء الى مكة ، ألا تتخذ الطرق الشمالية — رغم مميزاتها — حتى لا تطول المسافة على القوافل ، وألا تتبع الطرق الجنوبية لشدة وعورة السير فيها ، وإنما يتخذ الطريق الأوسط عبر هضبة التيه ، حيث يكون سطح الهضبة جامداً وأكثر استواء ، وحيث يكون أقصر الطرق بين رأسى خليجى العقبة والسويس .

ويقطع التيه فى وسطها طريقان مهمان : —

(١) درب الحج : يبدأ قرب رأس خليج السويس ، ويسير قاطعاً هضبة التيه الى العقبة .

(٢) درب الشعوى : يبدأ قرب رأس خليج السويس ، ويسير الى الجنوب أكثر من درب الحج الى أن ينتهى عند العقبة أيضاً .

أما (درب الحج) : فقد أخذ تسميته من مرور قوافل الحجاج فيه مما يدل على الوظيفة الرئيسية له ؛ . كان هذا الطريق مطروقا منذ منتصف القرن الثالث عشر للميلاد كما قدمنا ، ظل يذكره الكتاب كلهم ويعددون محطاته واحدة بعد أخرى ، كما سار فيه معظم الرحالة الذين جابوا سيناء فى القرون الحديثة فوصفوه وعينوا مراحله . . .
واستمرت له أهميته حتى تحول طريق الحج الى البحر بطريق السويس جدة فى أواخر القرن التاسع عشر ، وعندئذ اضمحلت أهمية درب الحج اضمحلالا يقربه الى اذهاننا ما طرأ على أهمية محطة (نخل) — كبرى محطاته ، والنقطة المركزية فيه — فقد استمرت مركزاً تجارياً يجد الحجاج فيه ما يحتاجون اليه ، واختيرت العاصمة

(١) راجع مقدمة هذا البحث .

الادارية لشبه الجزيرة كلها ؛ . ثم ضعف مرور الحجاج بطريق سيناء فخسرت (نخل) من ذلك كثيراً ، وانتقلت العاصمة الادارية الى «العريش» فى الشمال ، وراح أحد الرحالة يبحث عن هذه المحطة التى ذكرها كتاب العصور المختلفة مشيرين الى أهميتها ، لكنه عجب اذ لم يجد هنالك الا قلعة مهدمة يحرسها جند قليلون[1] !

كان (درب الحج) يبدأ قرب القاهرة ، حيث كان يتجمع الحجاج فى مكان يعرف (ببركة الحاج) — وهى فيما يذكر صاحب (الخطط التوفيقية) «قرية موضوعة فى الشمال الشرقى للقاهرة ، وفى غربى الترعة الاسماعيلية بنحو ستة آلاف متر جنوب (الخانقاه) ، وفى شرق قرية المرج بنحو ٣٠٠٠ مترا ، ويقال لها بركة (الجب)»[2] — ، ثم يقطع الصحراء الى قرب مدينة السويس فى طريق يسمى درب الحج أيضا ، أفاض فى وصفه ووصف الطرق الاخرى التى تقطع الصحراء الى السويس كثير من الرحالة سيما «روبنسن» و «بركهاردت»[3] ، وينتهى ذلك الدرب فى صحراء السويس عند قلعة (عجرود) ، وكانت محطة هامة الى شمال السويس الحالية بقليل عند بدء الدخول فى شبه جزيرة سيناء .

فاذا جاوزنا برزخ السويس عند رأس الخليج ، فدرب الحج يقطع أول الأمر تلك المساحة المنبسطة الى شرقى السويس ، يصادفه فيها تلك الكثبان الهلالية التى رأيناها تمتد على طول القناة جنوبا ، فيقطعها ليدخل وادى (الحج) ويصل به الى حافة هضبة التيه ، ليدخل الى هضبة التيه نفسها ؛ . وهنالك يلاقيه طريقان آخران يأتيان من السويس : أحدهما يمر ببئر (المر) ويقطع حافة التيه فى ممر (متله) ليأخذ وادى (متله) حتى يلاقى درب الحج ؛ . والثانى يسير من السويس منحرفاً أكثر

(١) راجع كتاب جارفس بك فى الطبعة الثالثة صفحتى ٦ و ٧ .
(٢) راجع الجزء التاسع من الخطط التوفيقية لمصر القاهرة : لعلى باشا مبارك ص ١٦ .
(٣) راجع Edward Robinson, *Biblical researches in Palestine and the adjacent regions* (1867), pp. 34 to 46; Burckhardt, *Syria and the Holy Land* (1882), pp. 459 to 466.

ولعل اضطرارها كان لتلافى خطر الصليبيين الذين يحتمل أن كان لهم النفوذ فى المنطقة الساحلية — اذ يعقب المؤلف على هذا بما يأتى [١] : —

"... It is an open road, but wild and never, it would seem, used for the invasion of the Judea from Egypt. The clearer way to most of Syria from Egypt lay along the coast".

أما الحملة التركية التى اتخذت هذا الطريق سبيلا لهجومها على القناة عام ١٩١٥ فقد أرجعنا ذلك — فى الكلام على طريق الرمل — لا الى أفضلية هذا الطريق ، وانما الى اضطرارها الى ذلك ، لتأكدها من اهتمام القوات الانجليزية بالطريق الرملى المطروق ، ولأن البحر كانت السيادة فيه فى تلك المدة للحلفاء ، مما كان يجعل تقدم جيوش الترك قرب الساحل محفوفا بالمخاطر ، ولذلك رأيناهم بعد فشلهم فى الهجوم الأول ، وزوال خطر سفن الحلفاء الحربية على سواحل سيناء الشمالية ، يفضلون طريق الرمل الشمالى فى هجومهم الثانى على القناة تخلصا من الصعوبات الكبيرة التى لاقوها أثناء هجمتهم الأولى . . . .

ثانياً — المجموعة الوسطى :

تأخذ سيناء الوسطى — كطريق لمرور القوافل التجارية ، وكممر للغزوات الحربية — مركزاً ثانوياً لا يمكن أن يقارن بمركز سيناء الشمالية لاسباب فصلناها فى بدء الكلام على طرق المجموعة الشمالية ، وأشرنا اليها ونحن نتكلم فى مقدمة هذا الفصل على أهمية سيناء كطريق للمرور [٢] . . . ويقل اهتمام الكتّاب القدماء بالاشارة الى

(١) راجع George Adam Smith, *The Historical Geography of the Holyland* (1894) pp. 278-279.

(٢) راجع مقدمة هذا البحث .

تلك الطرق الوسطى عن اهتمامهم بالطرق الشمالية : فيكتفى (پلينى) بأن يذكر أن الطريق المباشر من خليج السويس الى (أيلا) على رأس لخليج العقبة يبلغ ١٥٠ الف خطوة ، تقطع فى حوالى ٦٠ ساعة وأنه من (أيلا) الى (غزه) حوالى تلك المسافة وأن المثلث الذى تمر رؤوسه بنهاية خليج العقبة والسويس وغزه يكاد يكون مثلثاً متساوى الأضلاع [١] . . . . واذا كانت خريطة (پويتنجار) — التى وضعت فى القرن الثالث الميلادى ، والتى عينت الطرق الحربية فى الامبراطورية الرومانية — قد رسمت لنا طريقاً يقطع سيناء فى ذلك الجزء الاوسط منها ، يبدأ من «ايلا» وينتهى عند «القلزم» ماراً «بفارو» و «ميديا» [٢] فليس معنى ذلك أن هذا الطريق يمكن أن يقارن فى أهميته بذلك الطريق الرومانى الحربى الذى كان يقطع سيناء على طول ساحلها الشمالى من «رفح» الى «پيلوز» . . كما أنه لا شك فى أن عناية الرومان بالطريق الساحلى الشمالى كانت أشد بكثير من عنايتهم بطريق سيناء الاوسط بدليل أننا نصادف الى الآن آثار اهتمامهم فى الشمال ممثلة فى تلك القلاع المتتابعة ، وفى آثار المحطات الباقية التى تدل على اهتمام كبير بهذه المنطقة الساحلية [٣] . . . فى حين أننا لا نصادف من ذلك شيئاً فى الطريق الحربى الاوسط مما يثبت لنا أن الاهتمام بذلك الطريق الاوسط كان أقل والا لتركوا فيه أدلة اهتمامهم به من حصون وقلاع . . .

واذا كان قد جد لوسط سيناء أهمية فى المرور ، فذلك انما جاء حين اتخذه المسلمون من مصر وبلاد المغرب طريقاً لهم للحج الى مكة ، وقد رأينا أن ذلك لا يكون عقب الفتح الاسلامى مباشرة ، فقد ظل طريق الحج لعدة قرون يأخذ طريق النيل الى الصحراء الشرقية فميناءى «عيذاب» و «القصير» على ساحل البحر الاحمر ،

(١) راجع Ritter, *The comparative geography of Palestine and the Sinaitic Pen.* (translated by William Gage, 1866) vol. I, p. 41.

(٢) راجع الخريطة المرفقة بكتاب A. Kammerer, *Pétra et la Nabatène* (1929).

(٣) راجع دراسة هذه الآثار وبقايا المحطات فى الكلام على المجموعة الشمالية من الطرق .

الكثبان الهلالية التى هى امتداد الكثبان الشمالية على جانب القناة الى جنوب شرق مدينة السويس بقليل . . . لكن هذه الميزة تضعف جدا حين ننظر الى الخريطة فنجد موارد الماء على طول ذلك الطريق قليلة جدا ومتباعدة بعضها عن بعض ، وحين نرجع إلى دراسة توزيع العيون والآبار فنرى تبايناً كبيراً فى الكم والنوع بين هذا الطريق وبين ذلك الدرب الذى يشق طريقه الى الشمال فى منطقة الكثبان . . .

والواقع أن الماء فى هذا الطريق يكاد يكون مقصوراً على الجزء الشرقى من المنطقة : فى (القصيمة) حيث توجد عين «الجديرات» ، وفى بعض آبار نجدها فى وادى العريش أهمها بئر «المقضبة» ، ثم فى آبار «الحسنة» . . وفيما عدا ذلك لا يصادفنا فى هذه المساحة الشاسعة الا آبار قليلة جدا ، لا يستساغ ماؤها ، ولا يمكن الاعتماد عليها الا فى فترات محدودة بعد سقوط المطر الكثير[1] . . والظاهر أن مشكلة الحصول على الماء التى تواجه المار فى تلك المنطقة مشكلة قديمة ، بدليل تلك الخزانات المتسعة التى نحتت فى الصخر فى مناطق متفرقة فى ذلك الطريق عرف منها خزانات مغاره وام خشيب وجبل الحلال ، حيث يوجد ما يسميه البدو (بالهرابات) التى ترجع فى الغالب الى أيام الرومان ، والتى تتسع لكميات عظيمة من الماء تجرى اليها بعد سقوط المطر ، فتختزن فيها ويمكن أن يعتمد عليها عدد كبير من الناس ومن الحيوان . . ولقد صادف الاتراك ، فى هجومهم على القناة بهـذا الطريق عام ١٩١٥ ، صعوبات كبيرة فى الحصول على الماء ، فقد وضعوا أيديهم اولا على ماء (الجديرات) فى منطقة القصيمة واستفادوا منه ، ثم حاولوا أن يستغلوا هذا المورد ليسهلوا مهمتهم فمدوا أنابيب منه الى (الحسنة) لكنهم وجدوا ذلك الأمر صعباً واستحال مد الأنابيب

(١) راجع وصف الطريق الى الاسماعيلية E. Hull, *Mont Seir, Sinai and Western Palestine* (1815), appendix, p. 219.
ولاحظ بشكل خاص فى صفحة ٢٢١ ما يصف الكاتب به ماء بئر الحمة الذى يعتبر من الآبار الهامة فى ذلك الطريق اذ يقول عنه «ان ماءه قليل رديء الطعم فاسد الرائحة» .

بعد ذلك[1] ، فاضطروا الى استخدام خمسة آلاف جمل لحمل الماء اللازم للحملة ، وساعدتهم الظروف فى تسهيل مهمتهم فسقط المطر فى فصل التقدم بكميات لا بأس بها[2] ، واستطاعوا أن يجدوا فى الآبار المتفرقة ماء اعتمدوا لحد كبير عليه ، وكانت القيادة الألمانية حريصة جداً على الماء لا تصرفه الا للضرورة القصوى والا بقدر معلوم .

والغزوات التى أخذت هذا الطريق تشعرنا الكتابات التى كتبت عنها — على الرغم من قلتها — بأنها اضطرت الى ان تسلك هذا السبيل لوجود ما يمنعها من أن تأخذ الطرق الشمالية : (فماسبيرو) فى كتابه «فجر الحضارة» يتكلم عن حملة من حملات الأسرة الخامسة أيام (پيپى الأول) ضد قبائل الـ *Hiru-Shaitu* بقيادة وزيره الأول (أونى) ، وينقل الينا وصف ذلك الطريق الوزير القائد للحملة بأنه بعد أن تجمعت الجموع على حدود الدلتا سارت فى الصحراء فى طريق يصفه (ماسبيرو) بأنه يبدأ قرب الاسماعيلية — يمر بمغاره ، وجبل الحلال حتى البحر الميت ، أى فى نفس الطريق الذى نتكلم عليه الآن — ، ويشير الكاتب إلى أن سكان المناطق الشماليـة كانوا يتحرشون بهم ؛ . ومعنى ذلك أنهم سلكوا الطريق إلى الجنوب ليتلافوا ضررهم ، كما اضطروا الى أن يهاجموهم بحرا حيث أنزل المصريون جيوشهم فى منطقة *Tiba* ، التى يضعها (ماسبيرو) بين غزه وبحيرة سربونيس[3] .

وفى كتاب (الجغرافية التاريخية للأراضى المقدسة) إشارة الى طريق مباشر من بئر السبع الى مصر ، ذكر المؤلف ان (يعقوب) قد سلكه فى طريقه الى مصر ، وأشار الى أن جيوشا لصلاح الدين قد سارت فيه الى بيت المقدس . . . . ويكاد الكاتب يشعرنا بأن مثل هذه الجيوش كانت مضطرة الى أن تسلك هذا الطريق —

(١) راجع تاريخ الحرب العظمى (الجزء الأول الخاص بمصر وفلسطين) ص ١٧٢ .
(٢) راجع تاريخ الحرب العظمى جزء أول صفحة ٢٨ .
(٣) راجع Maspero, *Dawn of Civilization*, p. 420.

أن قلة المعلومات عن هذا الطريق إنما ترجع إلى أن حركة المرور فيه كانت قليلة إذا قسناها بحركة المرور فى الطريق الساحلى وطريق الجفار ، بسبب قلة الماء فى تلك المنطقة قلة تجعل من الصعب على الانسان والحيوان أن يقطعها ، ولأن من الطبيعى أن يكون المناخ فيها أشد قسوة لبعده عن تأثير البحر الذى يلطف من هذه القسوة قليلاً .

يبدأ هذا الدرب من «غزه» أو من «خان يونس» ببلاد الشام فى أرض مكشوفة قد ترتفع قليلا فى بعض المناطق ، ويسير إلى الجنوب الغربى تاركا آثار الزراعة وراءه ليقترب شيئاً فشيئاً من منطقة الكثبان الرملية فى شمال سيناء التى يقطعها فى صعوبة ليعبر بعد ذلك (وادى العريش) قرب (المقضبة) ، إحدى النقط الحربية الهامة فى شمال سيناء حيث يلتقى عندها جملة طرق تأتى من العريش بطريق وادى العريش ، ومن (القصيمة) بطريق السيارات الذى مد حديثاً ومن السويس والاسماعيلية وبلاد الشام . وإلى غربى (المقضبة) يدخل الطريق فى تلك المنبسطات المتتابعة الجامدة التربة التى يغطيها الصوان فى كثير من جهاتها فيجعل السير فيها أقل صعوبة من منطقة الرمال التى الى شمالها ؛ ثم يمر الدرب بين تلك الكتل الجبلية التى تبرز فى تلك المنبسطات فى خطوط متوازية : فيسير أولاً بين جبل (لبنى) و (ريسان عنيزه) ، ثم يسير الى يسار (جبل مغاره) حتى يأتى (بئر الحمه) فيلاقى طريقاً آخر آتياً من الشرق ، يبدأ من بلاد الشام من «بئر سبع» ويمر «بالعوجاء» ، ثم يدخل سيناء عند «القصيمة» التى تعتبر كذلك مركزاً حربياً رئيسياً على الحدود الشرقية لسيناء بصفتها نقطة تلاقى طرق أكثر أهمية من تلك الطرق التى رأيناها تتلاقى عند «المقضبة» ، طرق كلها رئيسية ممهدة لسير السيارات [1] : من بئر السبع الواقعة الى الشمال الشرقى منها ، ومن العريش الى شمالها الغربى ومن العقبة والسويس على رأس خليجى العقبة والسويس . . وهذا الطريق

(١) أحسن ما كتب عن طرق السيارات ، هو ما جاء فى كتاب جارفس بك الذى كتب فصلا شرح فيه حالة الطرق ، وقدر مسافاتها ، ورسم خريطة لذلك .
JARVIS, *Yesterday and Today in Sinai* pp. 291-312 الطبعة الثالثة

الآتى من الشرق يسير غربى (القصيمة) فى تلك المنبسطات المتتالية الى يسار جبل «الحلال» حتى يصل نقطة الحسنة التى تشرف عليها كتل «الحلال وخريم ويلج» ، والتى تتحكم كذلك فى مجموعة طرق تقطع سيناء فى جميع نواحيها ؛ . وعند (الحسنة) ينحرف الطريق الى الشمال الغربى حافاً بجبل (يلج) من شرقيه ، حتى يلاقى عند (الحمة) الطريق الذى يدخل سيناء من الشمال الشرقى بطريق (المقضبة) فى وادى العريش . . . وعند (بئر الحمة) يتفرع الطريق ، فاما أن يتابع سيره الى الغرب مباشرة حتى يصل «الاسماعيلية» — وبهذا يختصر المسافة فى الوصول الى برزخ السويس لكنه يسير فى منطقة رملية عديمة الماء يصعب السير فيها حين يقطع الطريق هذه الكثبان الممتدة على طول القناة — واما أن يسير الى الجنوب الغربى ، فى طريق أكثر طولا ، لكنه نسبياً أكثر ماء ، وهذا يستمر لمسافة طويلة فى أرض صلبة الى أن يأخذ (وادى أم خشيب) لينتهى أيضاً الى تلك الكثبان التى تمتد الى شرقى القناة فيقطعها الى الاسماعيلية . . . «ونعيم بك شقير»[1] لا ينهى هذا الطريق الذى سماه (الدرب المصرى) عند الاسماعيلية لكنه يراه ينتهى عند السويس ، ماراً ببئر الجدى ، ومتبعاً وادى (الطوال) فوادى (الحج) . . . وليس هنالك ما يمنع من اعتبار (السويس) نهاية ثانية للطريق الآتى من الشام ، لأن من التجار من كانوا يفضلون هذا الطريق بين الشام والسويس ، بدل ان يسلكوا ذلك الطريق الآخر الذى يسير فى هضبة التيه ، قاطعا فروع وادى العريش ، ومارا بالحسنة لينتهى اما الى العريش فالساحل الى غزه ، واما الى القصيمة فبئر السبع وهو الطريق الذى مهد الآن للسيارات تمهيداً تاماً[2] . . .

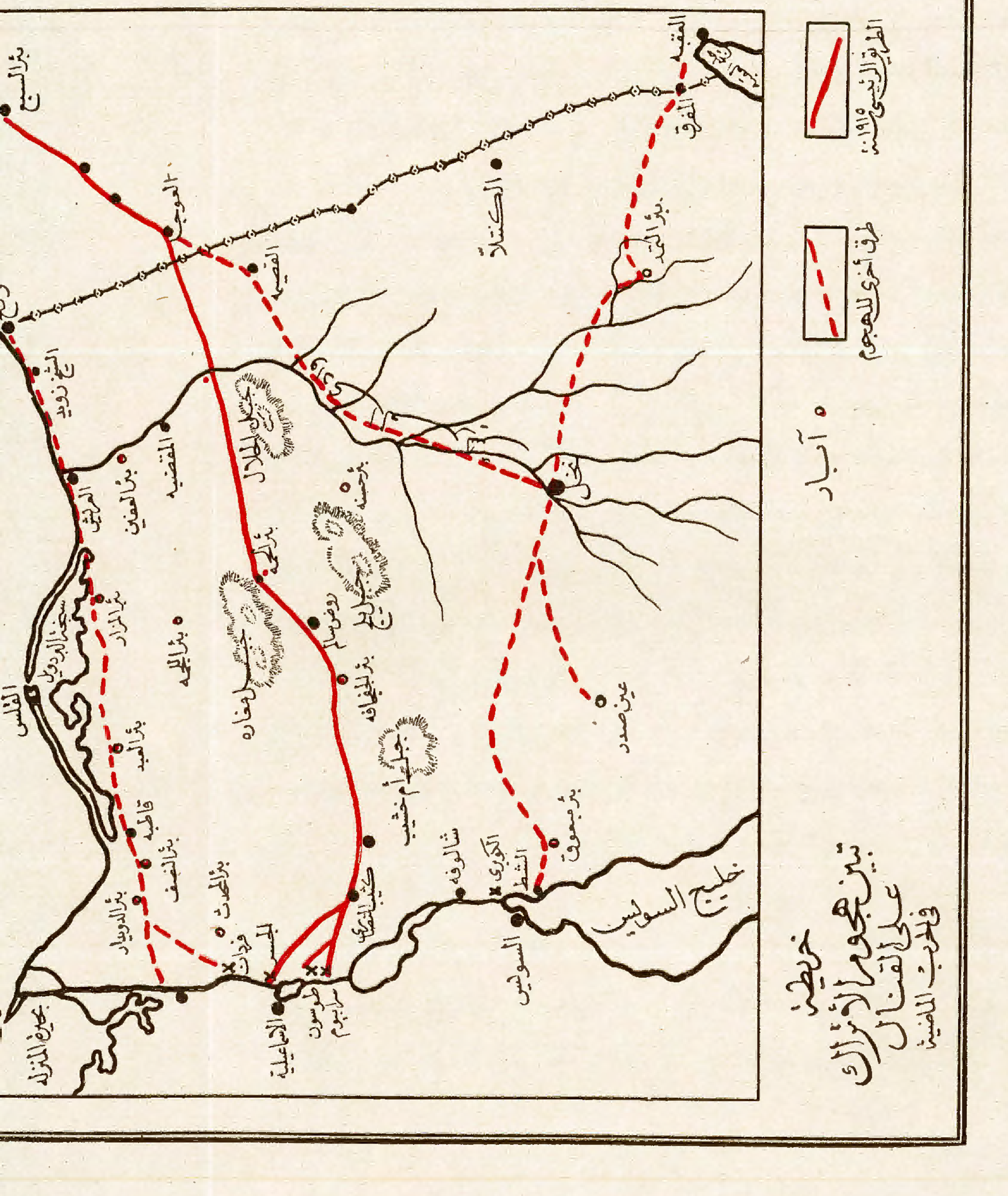
ولا يمتاز هذا الطريق الجنوبى الا بان السير فيه أسهل من السير فى طريق الجفار إلى شماله ، لان سطحه أكثر استواء وأشد تماسكا ، ولأن الكثبان فيه قليلة ، تكاد تكون مقصورة على منطقة محدودة فى الركن الشمالى الشرقى لشبه الجزيرة ، وعلى تلك

(١) راجع تاريخ سينا لنعيم بك شقير صفحتى ٢٦١ ، ٢٦٢ .
(٢) راجع وصف هذا الطريق بكتاب (جارفس بك) صفحة ٢٩٢—٢٩٩ من الطبعة الثالثة .

الحرب الماضية ، كل هذا أعطاها أهمية على ذلك الطريق وجعل (Sir A. Murray) فى خطابه الذى أرسله إلى المكتب الحربى البريطانى فى ١٥ فبراير سنة ١٩١٥ يجعل للاستيلاء على العريش أهمية خاصة ، سيما وأنها فى نظره قريبة من الساحل يمكن للأسطول أن يدافع عنها[١] . . وأما (قطيه) التى رأيناها تظهر على طريق الرمل بعد اضمحلال الفرما ، فقد ورثت تلك المدينة فى أهميتها ، إذ أصبحت هى محطة المكوس بين مصر والشام يصفها (ابن بطوطه) فى رحلته ، «بأن بها تؤخذ الزكاة من التجار ، وتفتش أمتعتهم ، ويبحث عما لديهم أشد البحث ، وفيها الدواوين والعمال والشهود ، ومجباها فى كل يوم ألف دينار من الذهب ، ولا يجوز عليها أحد من الشام إلا ببراءة من مصر ولا إلى مصر إلا ببراءة من الشام[٢] . . . » وأهمية هذه النقطة ترجع إلى غناها بماء أكثر عذوبة من ماء غيرها من المناطق المحيطة بها ، وإلى وقوعها على تفرع الطريق إلى الاسماعيلية من جهة وإلى القنطرة من جهة أخرى ، كما أنه على مقربة منها يتفرع الطريق إلى الساحل عند (المحمدية) ليصل بعد ذلك إلى بور سعيد ، وهو الطريق الذى فكر حديثا فى مد خط حديدى يتفرع من خط فلسطين عنـد محطة (الرمانه) غربى (قطيه) بقليل . . . هاتان النقطتان الرئيسيتان ابرزت لنا الكتابات الحربية أهميتهما ، وأشار (السير مرى) صراحة فى خطابه السابق إلى أن الذى يستولى عليهما يستطيع أن يتحكم فى هذه المنطقة فى سيناء التى هى (بوابة هامة) إلى مصر والشام ، اذ سيكون فى يده مفاتيح الطرق وتحت تصرفه موارد الماء . . . .

وأما (درب الشام) : الذى هو أكثر طرق المجموعة الشمالية إلى الجنوب ، فليس لدينا عن تطور أهميته معلومات كثيرة يمكن أن نعتمد عليها ، وكل ما عندنا إشارات موجزة لا دقة فيها ولا يستطاع منها تعيين سيره كما عينا سير الطريقين السابقين . . . والظاهر

(١) راجع كتاب تاريخ الحرب العظمى السابق ص ١٧١ .
(٢) راجع مهذب رحلة ابن بطوطه (الجزء الأول صفحتى ٤٣ ، ٤٤) .



أهمية الكثبان فى الاحتفاظ بماء عذب يسهل الحصول عليه ، أو نفيض فى غنى هذه المنطقة بالعشب والنبات ، أو نعدد الآبار المنتشرة على طول الطريق فى كل مرحلة من مراحله وإنما نحيل القارئ إلى مواضع هذه الدراسة فى المراجع المختلفة ، وإلى خريطة المساحة التى لا تذكر كل الآبار ، لكن ما فيها يعطى صورة واضحة عن غنى هذه المنطقة بالآبار إذا قارناها بغيرها . . . فاذا جئنا نتساءل بعد ذلك لم فضل الترك فى هجومهم الأول على القناة (١٩١٥) طريق القصيمة ومغارة إلى الاسماعيلية ولم يسلكوا هذا الطريق ، فتفسير ذلك راجع إلى اعتبارات حربية منها تأكد الأتراك من شدة اهتمام الانجليز بطريق السويس والقنطرة ، وخوفهم من خطر السفن الحربية التى كانت تهدد شمال سيناء وقتئذ ، فلما كان عام ١٩١٦ واشتد نشاط الغواصات الألمانية والنمساوية فى مياه شرق البحر الأبيض ، وجعلت اقتراب أساطيل الحلفاء من ساحل سيناء الشمالى صعباً ، استطاع (Kreiss) القائد الألمانى للحملة التركية أن يسلك الطريق الشمالى فى حملته الثانية على القناة التى لم يتجشم الأتراك فيها من الصعوبات ما تجشموه فى حملتهم الأولى[1] .

ويمكن أن ننتهى من دراسة هذا الطريق بأن نشير بوجه خاص إلى نقطتين هامتين فيه هما العريش وقطيه : أما أولاهما فتقع على مصب وادى العريش (نهر مصر كما كانوا يسمونه) ، تتحكم فى الطريق الى داخل سيناء بواسطة هذا الوادى ، كما تقع على الطريق الآتى من الشام إلى مصر وعلى طريق النبط الذى كان يأتى من البطراء لينتهى إلى البحر الأبيض ولتصل إحدى نهاياته إلى «رينوكولورا» . وإذاً فقد كانت العريش نقطة تلاقى عدة طرق هامة مما جعل لها منذ القدم مركزاً ممتازاً ، كما أن غناها بالماء الذى يجود عندها أكثر مما يجود فى كثير من مناطق سيناء الأخرى والذى يكثر حولها بدرجة تكفى حوالى ٤٠٫٠٠٠ أو ٥٠٫٠٠٠ حسب تقدير السلطات البريطانية فى

(١) راجع كتاب تاريخ الحرب العظمى السابق صفحتى ٨٩ ، ٩٠ .

١٢.

يقابلنا على مقربة من محطة (مستبك) الحالية القريبة من بئر العبد شبه تل يلاصق الدرب إلى يساره، تقوم عليه بقايا جدران من الحجر، وربما كانت هذه هى بقايا محطة (البقاره). ويلاحظ أن هذه الآثار الأخيرة أصغر من البقايا التى تصادفنا عند الميدان ومحطة البردويل. ولو صح أن هاتين المنطقتين هما مكانا الوراده والبقاره، إذاً لخرجنا بأن الأولى كانت محطة أكثر أهمية، ولكان فى ذلك تفسير لوجود هذه المحطة الأولى فى كل كتابة الرحالة والجغرافيين فى العصور الوسطى، الذين حرصوا على أن يذكروا الوراده فى حين أن منهم من كان يغفل ذكر محطة البقاره، مما يدل على أنها كانت أقل من الوراده شأناً. وإذا كنا قد حاولنا أن نحقق موضع هاتين المحطتين فما ينبغى أن ننسى أنه ليس لدينا دراسة للخرائب الموجودة على طريق الرمل يمكن أن نعتمد عليها فى تحقيق الأمكنة، ومثل هذه الدراسة إن تمت لا يبعد أن نخرج منها بنتائج أدق، وننتهى بها إلى تحقيق هذه المواضع تحقيقاً صحيحاً ....

وطريق الرمل هذا يدخل سيناء من القنطرة التى يأتيها الدرب من «الصالحية»، فيبدأ فى سهل قليل الرمل، يغطيه العشب ويمتد إلى مسافة ١٦ ميلا فى ارتفاع بسيط جداً إلى ناحية الشرق، لنصل بعد ذلك إلى منطقة الكثبان التى ترتفع فى بعض الأماكن إلى ٢٠٠ قدماً، والتى تستمر حوالى ٩ أميال يصعب السير فيها إلى أن ندخل واحة (قطيه) التى يكثر ماؤها ويمتد نخيلها على مسافة كبيرة. وهنا يلاقى الطريق الدرب الآتى من الاسماعيلية قاطعاً منطقة الكثبان المحاذية لقناة السويس... فاذا التقى الطريقان دخل الدرب ثانية منطقة الكثبان حتى بئر العبد على بعد ١٦ ميلا من (قطيه)، وهى محطة هامة على الدرب السلطانى تحيط بها واحة صغيرة يكثر فيها النخيل، وعلى بعد قليل من بئر العبد نصل إلى المكان المعروف (بخشوم الأدراب)، يتفرع الطريق عنده إلى ثلاثة فروع أهمها الأوسط الذى يمر «بالبريج» حيث يكثر الرمل ويصعب السير، ثم يمر بالمزار لندخل فى منطقة أقل رملا حتى نقرب من العريش فيعظم ارتفاع الكثبان حول المدينة وعلى بعد منها، ثم يقطع الطريق مصب وادى العريش الذى

تكثر به زراعة الفاكهة والخضر، لندخل فى منطقة كثبان متتابعة لكنها أكثر تماسكا وأقل ارتفاعاً، وكثيراً ما نصادف فى الطريق إلى رفح أراضٍ سهلة يكثر فيها العشب والحشائش، بل وكلما قربنا من الحدود الشرقية صادفنا مناطق لزراعة القمح والشعير[١]..

ويعيب هذا الطريق صعوبة السير فيه لكثرة الكثبان وعدم تماسك الرمل، وتلك عقبة صادفتها الجيوش التى قطعت سيناء من هذا الطريق، وجعلت مهمة نقل الجيوش والعربات أثناء تقدم الانجليز إلى فلسطين فى الحرب الماضية مهمة شاقة، إذ صعب على الفرسان بوجه خاص أن يطاردوا الأتراك طويلا[٢]...، كذلك كان يضطر الترك والانجليز إلى وضع ألواح (Boards) على المساحات الرملية البسيطة لتمر العربات عليها، أمّا المساحات الرملية المتسعة فكانوا يعالجونها بوسائل شتى انتهت باستخدام الشبكات السلكية التى أفادت المشاة والسيارات، لكن حوافر الخيل كانت تقطعها[٣]... ولا شك أن الاسراع فى مد سكة حديد فلسطين أثناء تقدم الانجليز فى سيناء إنما كان لتلافى هذه الصعوبة[٤] التى ستظل عقبة فى تمهيد طريق للسيارات لا يسهل التغلب عليها.

فاذا تركنا هذه العقبة، وتركنا بعض عقبات أخرى مشتركة فى معظم طرق سيناء كقسوة المناخ وهبوب الرياح المحملة بالرمل فى بعض أشهر السنة، فان هذا الطريق يفضل الطرق جميعاً لأنه أغنى الطرق الشمالية بالماء والعشب مما يجعل فى الإمكان أن يقطعه عدد كبير من الناس والحيوان. وما نظن أننا بحاجة إلى أن نفصل القول فى

---

(١) تكاد سكة حديد فلسطين الحالية تسير مع هذا الطريق تماما الا فى منطقتين شرق القنطرة حيث تسير شمال الطريق لتتفادى الكثبان المرتفعة، وحين تقترب من العريش حيث تأخذ الطريق الساحلى شرق بحيرة البردويل لصلابة السطح فيه.

(٢) راجع Sergeant Major R. A. M. C., *With the R. A. M. C. in Egypt* (1918), p. 94

(٣) راجع كتاب تاريخ الحرب العظمى صفحتى ٢٠٢، ٢٠٣.

(٤) كان التفكير فى مد السكة الحديدية أقدم من ذلك وقد ألقى انطون يوسف لطفى بك محاضرة فى الجمعية الجغرافية المصرية بجلسة ٢٠ مارس ١٨٩١ عن أهمية مد هذا الخط.

ونستطيع أن نخرج من هذا الجدول بالملاحظتين الآتيتين : —

الأولى : أن طريق الرمل ظل يبدأ من رفح على حدود مصر الشرقية ، وينتهى عند الفرما على حدود سيناء الغربية حتى حوالى القرن الثانى عشر الميلادى ، ثم تذكر « الفرما » بعد ذلك على أنها خراب قليلة الأهمية منذ هاجمها (بلدوين) ملك بيت المقدس عام ١١١٨ م وخربها [١] . ولذلك نجد أن William of Tyre حين يتكلم عن غزو (أملريك) لمصر فى أكتوبر سنة ١١٦٩ يذكر أن الفرما فى أيامه كانت خراباً [٢] ، وهذا نفس ما كتبه (أبو الفداء) الجغرافى العربى فى أواخر القرن الثالث عشر [٣] ... ومن تلك المدة نجد الكتاب والرحالة يعينون لنا طريق السفر بعيداً عن الفرما إلى الجنوب منها ، وما يشيرون الى تلك المدينة التى كانت المحطة الرئيسة إلا إشارة المؤرخ يتحدث عن حقيقة تاريخية . فالذين أرخوا للفتح العثمانى مثلا لا يذكرون ما يدل على أن (الفرما) كانت حصناً قاوم الفاتحين كما كان يقاومهم دائماً من قبل ، ولا يشيرون إلى أن العثمانيين صادفوا فرعاً للنيل أثناء تقدمهم الى مصر ... فاذا جئنا نتلمس علة لزوال أهمية مدينة الفرما التى كانت أكبر حصن على حدود سيناء الغربية ، والتى شهدت مواقع شتى بين غزاة مصر وبين المدافعين عنها ، فما يكفى أن نرجعها إلى تخريب الصليبيين لها ، فكثيراً ما خربت على أيدى غيرهم ثم عادت لها أهميتها ثانية لهذا الموقع الحربى الفريد الذى كانت تمتع به على مصب الفرع البيلوزى .. وما دام تخريب الصليبيين لها قد قضى عليها فى تلك المرة قضاءً تاماً فلا شك أن عوامل أخرى قد أثرت فى مركزها وأضعفت من أهمية موقعها ، ولعل جفاف الفرع البيلوزى يمكن أن يسأل فى الجوهر عما أصاب مدينة « الفرما » من ضعف عجلته غارة الصليبيين .

---

(١) Hume, *A brief History of north Sinai and of Pelusium* (1918), pp. 62-63

(٢) الكتاب السابق ص ٦٢ .

(٣) يتكلم ابو الفداء عن الفرما فيقول « ... ما هى الآن الا خرائب ... »
راجع *Géographie d'Aboulfida*, traduite par M. Reinaud (Paris 1848) p. 146

الثانية : وباضمحلال أهمية (الفرما) وتحول الطريق إلى جنوبها تظهر محطة (قطيه) وهى محطة لم تكن معروفة من قبل ، فاذا ظهرت ساعدها موقعها على أن تكون محطة هامة كما سنرى ... وإذا لم يكن عندنا ما يعين تاريخ قيام هذه المحطة بالدقة ، ففى إمكاننا أن نرجعه إلى حوالى القرن الثالث عشر الميلادى ، حيث ترد فى كتابة الكتاب والرحالة منذ ذلك الوقت على أنها محطة رئيسية فى طريق الجفار بين مصر والشام . ولعل من المفيد هنا أن نشير إلى أن (المقريزى) يرجع وجود مدينة (الصالحية) على أطراف مديرية الشرقية إلى عام ٦٤٤ هـ — منتصف القرن الثالث عشر الميلادى تقريباً — حين أنشأها الملك الصالح نجم الدين بن الكامل [١] ؛ فمن المحتمل ان ترجع نشأة هذه المدينة إلى نفس الفترة التى قامت فيها (قطيه) ، بصفتها أول محطة هامة فى طريق القوافل بعد أن نترك سيناء وندخل فى أرض مديرية الشرقية .

ونحتاج إلى تحقيق موقع محطتين فى هذا الطريق : « الورّاده » وهى المحطة الهامة التى تلى « العريش » ناحية مصر ، ومحطة « البقّاره » التى تليها . أما الوراده فتسمية لا أثر لها فى الخرائط الحديثة ، لكنا فى أطلس البرنس كمال نجد « الوراده » موضوعة قريبة جداً من الطرف الجنوبى الشرقى لبحيرة البردويل ، أى أنها قريبة من محطتى البردويل والميدان الحاليتين [٢] ... وفى منطقتى البردويل والميدان آثار مهدمة متسعة يطلق عليها اسم « الخرابات » : فعند الميدان على بعد دقائق غربى الدرب السلطانى توجد أكوام قيل لنا أنها تمتد إلى البحيرة ، رأينا فيها آثار جدران يظهر أن كثيراً منها قد هدم أثناء إعداد الأرض لزراعة الشعير والبطيخ . ومثل هذه الآثار نراها قرب محطة البردويل أيضاً ، ومن المحتمل أن تكون هذه المنطقة هى موضع (الوراده) التى ذكرها جغرافيو العرب على بعد مرحلة من العريش فى طريق الجفار إلى مصر ... كذلك

---

(١) راجع خطط المقريزى : جزء أول صفحة ٢٢٦ وما بعدها .

(٢) راجع فى اطلس البرنس كمال (للفترة العربية جزء ٢) فى صفحة ٦٣٣ خريطة لجغرافية الكندى تمثل موقع الوراده فى المكان الذى اشرنا اليه .

الفتح الاسلامى	ابن خرداذبه ٢٧٢ هـ — ٨٨٥ م	قدامه ٣١٨ هـ (٩٣٠ م) ابن حوقل ٣٦٦ هـ (٩٧٧ م) المقدسى ٩٨٥ م	الادريسى ١١٥٤م	أبو الفداء وياقوت (أواخر القرن ١٣م)	الفتح العثمانى	رحلة الشيخ النابلسى (١٧٣٠ م)	طريق الحملة الفرنسية	طريق ابراهيم باشا	السكة الحديدية الفلسطينية الحالية
الفرما	الفرما	الفرما	الفرما	الفرما					القنطرة
	العذيب					الدويدار			
						رمل الغرابى			
				قطيه	قطيه	قطيه	قطيه	قطيه	
						بئر العبد			بئر العبد
	الثعامه	البقاره				رأس الادراب			
	الوراده	الوراده	الوراده	الوراده		ام الحسون			
						قبر الساعى			
						بئر المساعيد			
العريش	العريش	العريش	العريش	العريش	العريش	العريش	العريش	العريش	العريش
رفح	رفح	رفح	رفح	رفح	رفح	رفح	رفح	رفح	رفح

على هذا الوجه يجعلها أقرب إلى الخرافات منها إلى الحقائق ، ولعل التعليل الأقرب إلى الصحة هو أن هلاك الناس إنما كان يقع على ذلك الامتداد الضيق بين البحر والبحيرة حين يضطرب البحر وترتفع أمواجه فيغرق الذين يصادفهم سوء الحظ هنالك . . بهذا يفسر الذين يرون هذا الطريق طريق خروج الاسرائيليين غرق فرعون ، لكن هذه نقطة لا تدخل فى صلب البحث فما يهمنا أن نناقشها ويكفى أن نمر بها مراً[1] . . . .

* * *

وأما (طريق الرمل) الذى يطلقون عليه الآن «الدرب السلطانى» بصفته طريق القوافل الرئيسى ، فالمقريزى يتكلم عنه محدداً تاريخ قيامه ومشيرا الى أن "الطريق الذى يسلكه المارون على الرمل — يقصد الدرب السلطانى — لم يكن هو الطريق القديم بين مصر والشام ، ولم يوجد إلى بعد الخمساية من الهجرة — بدء القرن الثانى عشر الميلادى — عندما انقرضت دولة الفاطميين ، حين أغار الفرنجة على الساحل عام ٤٩٠ هـ وأخذوا العريش فعطل السفر على الساحل[2] . . " . ولو كان (المقريزى) قد قصد أن طريق الرمل لم تكن له أهمية منافسة لطريق الساحل إلا منذ أوائل القرن الثانى عشر الميلادى لكان فى كلامه أكثر احتياطاً ، أما إرجاعه وجود الطريق إلى ذلك التاريخ فتحديد لا يقوم على أساس من التأكيد . فقد رأينا من الكتاب عن الفترة القديمة من يرى أن (استراكين) — التى وضعناها مكان الفلوسيات الحالية — كانت منذ القدم نقطة يتفرع الطريق عندها إلى طريق الساحل شمال بحيرة (سربونيس) من ناحية وإلى طريق الرمل جنوبى البحيرة من ناحية أخرى . . . . وكثير من جغرافيي العرب كابن خرذاذبه (٢٧٢ هـ — ٨٨٥ م)[3] ، وقدامه فى كتابه «الخراج وصنعة الكتابة»

(١) الخلاف كبير على طريق الاسرائيليين . وقد أخذ جارفس بك برأي انصار الطريق الشمالى وشغل بذلك جزءاً كبيراً من كتابه فى الفصل التاسع "The 40 years wandering", p. 158.

(٢) راجع خطط المقريزى . الجزء الأول ص ٢٢٦ وما بعدها .

(٣) راجع المسالك والممالك (طبع ليون) تأليف ابن خرذاذبه .

(٣١٨ هـ — ٩٣٠ م)[1] . . وغيرهما يصرحان بوجود طريقين أحدهما يمر بالساحل والآخر يمر بطريق الرمل فى أرض الجفار . وإذاً يكون من الأسلم ألا نتقيد بما قيد (المقريزى) نفسه به ، وأن نرجع قيام ذلك الطريق إلى فترة أقدم مما حدد المقريزى بكثير . . أما أهمية طريق الرمل فهى تبدأ أول أمرها أقل من أهمية الطريق الساحلى لكثرة رماله ، وقسوة مناخه ، وربما كان استخدام الإبل للتنقل فى صحراء سيناء قد جاء متأخراً . . . ثم تأخذ أهمية الطريق فى الزيادة ، لا لمجرد أن الفرنجة قد هددوا الساحل — كما ذكر المقريزى — بل تقوم إلى جانب ذلك أسباب أخرى ساعدت على إضعاف الطريق الساحلى وربما كان طغيان البحر على الساحل من بينها ؛ . . فاذا هدد الصليبيون الساحل بعد ذلك كانت هذه العوامل مجتمعة سبباً فى زيادة أهمية طريق الرمل ، وعاملا فى إضعاف الطريق الساحلى الذى أشرنا ألى أن معظم محطاته قد بدأت تضعف أهميتها وتقل العناية بها فى أواخر حكم الرومان فى مصر . . . والخريطة التى رسمها (بتلر) فى كتابه «فتح مصر» ترينا أن تقدم العرب إلى «الفرما» إنما كان من طريق الرمل لا من طريق الساحل[2] . . . ، مما يمكن أن نفهم منه بروز أهمية هذا الطريق وتقدمه على الطريق الساحلى ، تقدماً أخذ يزداد شيئاً فشيئاً حتى أصبح طريق الرمل هو الدرب السلطانى ، وأصبح طريق الجفار هو الطريق الرئيسى ، تقطعه الجيوش ، وتسلكه التجارة بين مصر والشام ، ثم مدت فيه سكة حديد فلسطين أثناء الحرب الماضية ، ولا تزال الإبل الآتية من بلاد الحجاز والشام تفضله إلا فى بعض أيام السنة حيث تفضل طريق الساحل لتتفادى ذباباً مميتاً فى طريق الرمل يقتل الإبل فى بعض أيام الربيع والصيف[3] . . .

وسنحاول الآن — قبل أن ندرس سير الطريق وتفاصيله — أن نلخص محطاته ومراحله كما وردت فى بعض الكتابات فى الفترات المختلفة ليكون ذلك أساساً للدراسة المقارنة : —

(١) راجع فى نفس هذا الكتاب السابق ما هو ملحق به من كتاب قدامه «الخراج وصنعة الكتابة» صفحتى ٢١٩ و ٢٢٠ .

(٢) راجع (بتلر) فى كتابه فتح مصر .

(٣) راجع كتاب نعيم بك شقير عن سيناء صفحة ٢٦٠ .

إلى البحر وأصبحت هذه المدينة — فيما يذكر (أميلينو) — فى الفترة الرومانية عاصمة *Augustamnie Province I* ومركزا لكرسى دينى مهم[1] . . . ولا تزال آثار كنيستها واضحة تشغل مساحة كبيرة . . . والذى يزور المنطقة يجد عمودين من الرخام هناك على أحدهما صليب ، كما يشاهد آثار الفخار والزجاج بكثرة .

فاذا سرنا إلى الشرق من ذلك فانا نجد بقايا طريق من الحجر يمتد من (المزار) — أمام الفلوسيات — إلى (المساعيد) قرب العريش ، وهو ظاهر فى الرمل لا نستطيع أن نحدد تاريخه وإن كان (چارفس بك) فى كتابه عن سيناء يرجعه إلى فترة قديمة جداً[2] . . . والذى يهمنا بعد ذلك هو منطقة (العريش) وآثارها . . هذه المنطقة لم تدرس بعد دراسة علمية ولم يكتب عنها شىء له قيمه ، لكن وقوعها على تلاقى طريق البطراء بطريق بلاد الشام ، وغنى منطقتها بالماء الصالح للشرب ، ووجودها على مصب وادى العريش حيث يمكن أن يقوم حولها شىء من الزراعة ، كل ذلك جعل لها أهميتها كمحطة رئيسية على ذلك الطريق ، أشار إليها الكتاب القدماء ، ولم يغفل ذكر (رينوكولورا) — التسمية القديمة لها — كاتب منهم ، كما أشار إليها جغرافيو العرب كلهم ، واعتبروها سوقاً عظيمة . . . . لقيت هذه المحطة من غير شك عناية الرومان ، وكان بها كنيسة كبيرة ودير ، والظاهر أن الحصن الذى اهتم ببنائه (السلطان سليم) — حين فتح مصر — ، والذى هدمته قنابل الحرب الماضية ، إنما يقوم على انقاض حصن أقدم منه وتغطى بقايا الفخار مساحة كبيرة تدل على ان المدينة كانت تبلغ مساحتها حوالى ثمانية أميال مربعة ، وكثيرا ما يعثر الأهالى — وهم يعدون الأرض للزراعة — على حوائط أبنية قديمة ، كما أنهم استفادوا من الأحجار التى وجدوها فبنوا بها مساكنهم . لكن هل تقوم مدينة (العريش) الحالية مكان (رينوكولورا) القديمة تماماً ؟ ! الإجابة على هذا السؤال صعبة لأن المنطقة لم تدرس ، ولأن الكثبان قد تكون مغطية لجزء

(١) راجع (اميلينو) تحت كلمة (استراكين) ص ٢٨٨ و ٢٨٩ .

(٢) راجع JARVIS, *Yesterday and Today in Sinai*, p. 106.

من الآثار القديمة ، لكن مما لا شك فيه أن دائرة المدينتين واحدة ، وإن كان هناك اختلاف فى موقعهما فهو اختلاف لا يهمنا كثيراً فى هذا البحث .

أما الآثار الباقية بعد ذلك فهى أكوام بسيطة على الساحل شمال (الشيخ زويد) بخمسة كيلومترات ، يوجد بها بقايا من الطوب ومن المبانى الحجرية ، عثر فيها على عملة غالبها من أيام (قسطنطين) . كذلك توجد بقايا إلى الشمال الشرقى والى الجنوب من (رفح) أهمها بقايا حصن قرب الساحل له حوائط ترتفع إلى ١٥ قدماً ، وعلى مقربة من ذلك الحصن أكوام كبيرة تدل على أهمية المكان .

نستطيع من هذا كله إذاً أن نعين موضع المحطات القديمة على الطريق الساحلى : فرفح لا تزال معروفة ، ورينوكولورا فى دائرة العريش الحالية ، واستراكين فى موضع الفلوسيات ، وكاسيوس مكان القلس و GERRHA محل المحمدية و PENTASHOENUS و CHABRIAS بين المحمدية والفرما ثم ننتهى إلى پيلوز وموضعها فى أكوام الفرما الواقعة على مقربة من بورسعيد الحالية .

والظاهر أن أهمية هذه المحطات قد ضعفت فى أواخر الحكم الرومانى واضمحلت حالة تلك الحصون . ولعل ذلك راجع إلى ضعف الحكم الرومانى فى مصر فى أواخر أيامه ، ضعفاً أدى إلى سحب الحاميات من تلك الحصون والاكتفاء بتحصين الفرما وتقويتها ، فلم يلق المسلمون فى غزوهم لمصر مثلاً أية مقاومة لا فى العريش ولا فى غيرها من المحطات التى تسبق الفرما من ناحية الشام[1] . لكن ليس معنى ذلك أن الطريق قد اضمحلت أهميته أو تحولت التجارة عنه ، فسنرى أنه ظل الطريق الرئيسى حتى العصور الوسطى ، ما كان يعيبه إلا قلة الماء فيه إلى غربى العريش حتى الفرما ، قلة كان يضطر معها المسافرون والجيوش إلى أن يحملوا حاجتهم من الماء . . . أما خطورة منطقة بحيرة (سربونيس) التى كانت تصغر مساحتها أحياناً وتصبح فى بعض نواحيها مغطاة بالرمل لا يراها الجيوش حتى لقد هلك منها عدد كبير فيما يقول بعض المؤرخين (!) فوضع المسألة

(١) راجع مثلا كتاب (بتلر) عن فتح مصر .

القناة فى الحرب الماضية . يمتد هذان الكومان حوالى ميلا ونصف ميل فى خطين متوازيين ، الشرق منهما أقل فى الامتداد ولكنه أعظم فى الارتفاع ، أما الغربى فيمتد حوالى الميل ويتسع إلى نصف ميل وما يرتفع إلى أكثر من ٤٠ قدماً ، وبين الكومين أرض مستوية ربما كان الفرع البيلوزى ينتهى عندها . وهنالك بقايا حصن وآثار سور من الطوب الأحمر وبعض أعمده من الجرانيت . ويدل كبر الكومين واتساع المنطقة التى تشغلها الآثار على عظم مدينة بيلوز وأهميتها مما يطابق الكتابات عن تلك المدينة التى كانت مفتاح مصر من الشرق .

فاذا انتقلنا شرقاً فانا نصادف بعض أكوام بسيطة لعلها بقايا Chabrias و Pentashoenus إلى أن نصل إلى الطرف الغربى لبحيرة (سربونيس) حيث نجد خرائب وأكواما كبيرة فى المكان المعروف الآن بالمحمدية . وتدل كبر المساحة التى تشغلها هذه الآثار على عظم هذه المحطة واتساعها ، وبقايا الحصن القائم هنالك تدل على أنه كان حصنا كبيراً لا تزال حوائطه باقية أغار عليها البحر بشكل واضح فتركها قائمة يصطدم الماء بها ، كما تمتد بقايا المبانى داخل البحر إلى مسافة بعيدة عن الساحل يستفيد منها الصيادون فى مهنتهم حيث تأوى اليها الأسماك . . . وغالب مبانى المحمدية من الطوب الأحمر ، لكن توجد بعض مبان من الحجر كما يصادف الزائر بقايا العملة الرومانية . وفى مكان المحمدية هذه كانت تقوم Gerrha فيما نرجح ، وربما كانت غارة البحر عليها داعياً لقيام Pentashoenus التى تضعها كثير من الخرائط المرسومة للعصور القديمة فى أطلس البرنس يوسف كمال إلى الداخل قليلاً .

أما (كاسيوس) فموقعها فى مكان تل القلس الحالى ، يشير كتاب الفترة الرومانية والبيزنطية إلى وجود حصن هام ومعبد بها كما يشير بعض كتاب العرب الى وجود حصن للنصارى فيها[1] . وإذا لم تكن آثار (القلس) ظاهرة الآن فما يبعد أن تكون

(١) راجع ياقوت فى الجزء السابع ص ٨٥ .

الرمال تغطى جزءاً منها ، وأن يكون البحر قد أغار على جزء آخر . وليس فى اللسان الموجود بين البحيرة والبحر — بين آثار (استراكين) وآثار المحمدية — مكان يمكن أن يقوم فيه حصن ومعبد خير من منطقة القلس هذه : فهنالك نخيل وماء على عكس باقى اللسان فهو مجدب يندر فيه النبات ، كما أن هذا المكان متوسط بين المحطتين يحسن أن يقوم الحصن فيه . . .

وتنعدم الآثار إلى شرق (القلس) حتى نأتى طرف البحيرة الشرقى عند الزرانيق التى يسكنها الآن صيادون يعيشون فى أكشاك . هنالك نجد آثار (الفلوسيات) ، يقع نصفها فوق كثيب رملى مرتفع نوعاً ، ويقع النصف الآخر فوق أرض ملحية يغير ماء البحر عليها ، ويصعب أن تصل الإبل اليها إذ تغوص أقدامها فيها . . . هذه التسمية تسمية حديثة ربما تكون مشتقة من (الفلوس) لكثرة ما كان يجد الناس هنالك من عملة قديمة . هذا الموضع هو فى الغالب مكان (استراكين) التى سماها كتاب العرب (المخلصة) . ويشير (اميلينو) وغيره من الكتاب الذين كتبوا فى القرن التاسع عشر إلى وجود قرية فى هذا الموضع تعرف باسم Straki [1] . وهذا الاسم غير معروف فى سيناء الآن ولعله كان موجوداً ثم نسى منذ عهد قريب . ولقد درس هذه المنطقة دراسة مفصلة M. Jean Clédat : *Fouilles à Khirbet el Flusiat*.[2] ، وهو يراها آثار مدينة (استراكين) التى كانت لها أهميتها الحربية بصفتها واقعة على تفرع الطريق الساحلى فى شمال البردويل والطريق الذى كان يسير جنوب البحيرة إلى وادى النيل . ولقد لفت هذا الموقع نظر الامبراطور Vaspasian حين كان يهاجم سوريا فاهتم به وإن كان الاهتمام الأكبر إنما جاء أيام (جستنيان) الذى وسع المدينة وأوصل مبانيها

(١) راجع (اميلينو) تحت كلمه (استراكين) ص ٢٨٨ و ٢٨٩ .

(٢) راجع Hume, *A brief history of north Sinai and of Pelusium* (1918), pp. 59-60; والكاتب يعتمد على ابحاث Clédat, *Annales du Service des Antiquités*, t. XVI., 1916, pp. 6-32.

(أحسن التقاسيم) قد تأثر بهذا فسمى المحطة (دير النصارى) نسبة إلى ذلك المعبد[1].

أما (استراكين) التى ذكرتها *Tabula Peutingar* و *Itinirar Antonini* فتقع بين (رينوكولورا) وبين (كاسيوس)، وقد أشار اليها كتاب آخرون كثيرون، وعين (اميلينو) موقعها بالتحديد، إذ كتب تحت كلمة (استراكين) أنها على بعد ٢٤ — ٢٦ ميلا من (رينوكولورا) و ١٦ — ٢٣ ميلا من (كاسيوس) وأنها مدينة تلاشت[2] . . . فاذا جئنا نبحث عن مدى علاقة الموضع الذى سماه الكاتبان العربيان — قدامه والمقدسى — (بالمخلصة) ووصفاه بأنه محطة بين القصر أو دير النصارى وبين العريش فعلينا أن نذكر أن (قدامه) حدد بعد (المخلصة) عن العريش بـ ٢١ ميلا وعن القصر بـ ٢٤ ميلا[3] . . وهذا التقدير يقرب جداً مما قدره (اميلينو) للمسافة بين (استراكين) وبين (رينوكولورا) من جهة وبينها وبين (كاسيوس) من جهة أخرى. وما دامت الآثار بين (تل القاس) ومدينة العريش لا توجد إلا فى منطقة واحدة على الساحل فان ذلك كله يرجح أن المخلصة واستراكين يقعان فى مكان واحد.

جـ — إن المنطقة من الطريق الساحلى التى نجد شيئاً من الاختلاف فى محطاتها هى الواقعة بين (كاسيوس) وبين (پيلوز): فعلى حين أننا نرى أحياناً اسم Gerrha و Chabrias فى (كتابة استرابون) اذا بنا فى الـ Itinirar Antonini نرى اسم Pentashœnus وفى الخريطة المرسومة لجغرافية (پلينى) — فى أطلس البرنس يوسف كمال — نرى إلى الداخل قليلا Gerron و Chabrias Castra[4]، على حين أن غالبية الخرائط التى نقلت فى

(1) راجع ياقوت فى الجزء السابع ص ٨٥ اذ يشير الى وجود الحصن فيما نقل عن الحسن بن محمد المهلبى المصرى.

(2) راجع (اميلينو) فى كتابه جغرافية مصر فى الفترة القبطية تحت كلمة (استراكين) ص ٢٨٨ و ٢٨٩.

(3) راجع أطلس البرنس يوسف كمال (عن الفترة العربية جزء أول) ص ٥٦٤.

(4) راجع أطلس البرنس يوسف كمال (قبل بطليموس جزء أول) الخريطة المقابلة لصفحة ٩٨.

أطلس البرنس كمال للفترة السابقة لبطليموس ثم فى أيام (بطليموس) والفترة الرومانية كلها تضع Gerrha محطة تالية إلى غربى (كاسيوس) على الطرف الغربى لبحيرة (سربونيس)[1]، مكان آثار (المحمدية) الحالية؛ أما Pentashœnus و Chabrias اللتان ذكرهما بعض الكتاب بين (كاسيوس وپيلوز) فمن الصعب أن نجد فى كتاباتهم أو فى الخرائط المرسومة لتوضيح ما كتبوا شيئاً كثيراً يساعد على تعيين موضعهما، ولعلهما كانتا أقل أهمية، سيما وأن المسافة بين كاسيوس وپيلوز ليست من الطول بحيث تستدعى قيام ثلاث محطات هامة بها، ولأن الآثار التى تصادفنا بين آثار المحمدية وأكوام الفرما التى يمكن أن تكون بقايا هاتين المحطتين آثار بسيطة لا يمكن أن تقارن بآثار المحمدية أو أكوام الفرما . . .

* * *

هذا الطريق الساحلى هو أغنى جهات سيناء كلها بآثاره وبقاياه، غنى يرجع إلى شدة الاهتمام به واقامة الحصون فيه، ولذا حفظت لنا تلك البقايا معالم الطريق فما نجد صعوبة فى تلمس مواقع المحطات المختلفة التى ذكرناها فيه. ويرجع الاهتمام بهذا الطريق إلى الفترة الرومانية والبيزنطية، فقد سبق أن أشرنا إلى أن الابحاث التى عملت فى بعض أجزاء الطريق قد دلت على أن آثار الرومان والبيزنطيين هى الغالبة وعلى أنه لا توجد آثار سابقة لذلك إلا نادراً. وذلك معقول إذا لاحظنا أن الرومان هم أول من اهتم بالطرق فى العصور القديمة، أما قدماء المصريين فكانوا يهتمون بحماية حدودهم الشرقية على طول برزخ السويس، أما الطرق التجارية والحربية فى صحراء سيناء نفسها فما كانوا يوجهون اليها — فيما يظهر — اهتماماً كبيراً.

وسنبدأ الآن من الغرب فنجد آثار مدينة (پيلوز) أو الفرما ممثلة فى كومين عظيمين يحيط بهما الآن بقايا مستنقعات هى نتيجة غمر المنطقة بماء البحر الأبيض لحماية

(1) راجع أطلس البرنس يوسف كمال (فترة بطليموس والرومان).

سير الطريق تحولا لا يمكن تحديده بالضبط ، لكنه يساعدنا على فهم بعض أسباب قيام طريق الرمل مثلاً ، ولعله يكون تعليلا له أهميته فى تلاشى مركز «الفرما» التى كانت مدينة ذات مركز ممتاز على نهاية هذا الطريق الحربى إلى مصر[١] . . . .

ويمكن أن نلخص محطات ذلك الطريق كما جاءت فى كتابات بعض الكتاب والرحالة فى الفترات المختلفة كما يأتى : —

ماسبيرو	استرابون	TABULA PEUTINGAR عن كامرر	ITINIRAR ANTONINI	قدامه الجغرافى العربى	المقدسى فى احسن التقاسيم	الاسماء الحالية التى نقترحها
زالو	بيلوز	بيلوز	بيلوز	الفرما	الفرما	تل الفرما
	Chabrias					؟
	Gerrha		Pentashœnus			آثار المحمدية
تل كاسيوس	Casium (Cas)	Casio	Casium	القصر	دير النصارى	تل القلس
		Ostracine	Ostracine	المخلصة	المخلصة	آثار الفلوسيات
العريش	رينوكولورا	رينوكولورا	رينوكولورا	العريش	العريش	العريش
رفح	رفح	رفح	رفح	رفح	رفح	رفح

ومن هذا الجدول يمكن أن نخرج بالملاحظات الآتية : —

ا — هناك اتفاق يكاد يكون تاماً بين الكتاب على أن الطريق الساحلى كان يبدأ فى حدود سيناء الغربية من منطقة «الفرما» عند مصب الفرع البيلوزى ، وينتهى عند «رفح» على نهاية حدود سيناء الشرقية ، وأنه يمر بالعريش (رينوكولورا فى التسمية القديمة) ، لكن ذلك لا يمنع من وجود اختلافات على مواضع هذه الأماكن

(١) سندرس فى الصفحات التالية ضياع اهمية الفرما ، وقيام محطة (قطيه) وسنشير الى تاريخ ذلك وأسبابه .

بالتدقيق : فموقع الفرما أو بيلوز يتغير من فترة إلى أخرى — وإن كان داخل دائرة محدوده — و (اميلينو) فى كتابه عن مصر فى الفترة القبطية يتكلم عن (رينوكولورا) فيشير إلى أن الكتاب يضعونها فى موضع (العريش) الحالية ، وهو وإن لم يوافق على هذا يعلن فى صراحة أنه لا يستطيع أن يقترح لها موضعاً خيراً من هذا[١] . . . وأما (زالو) التى ذكرها ماسبيرو فهى مدينة كانت تقع على حدود مصر الشرقية فى موقع غير معروف تماماً ، تبدأ منها الطرق التى تسير إلى شرق مصر قاطعة سيناء (أرض شور) ، ولعلها كانت محطة سابقة لمدينة (بيلوز) تدخل ضمن تلك السلسلة من المدن المحصنة التى أقامها فراعنة مصر لحماية الدلتا من غارات بدو الصحراء . . . والظاهر أن الاهتمام بتحصين مدينة (بيلوز) — كغيرها من المدن الساحلية — وجعلها المركز الحربي الهام على حدود مصر انما جاء فى أيام الرومان ، اذ دلت الابحاث على ان الآثار السابقة لتلك الفترة قليلة فى هذه المنطقة[٢] . . . . .

ب — كذلك يكاد يكون مسلماً به عند الكتاب جميعاً وجود محطة فى منطقة تل «القلس» : فكاسيوس ، وكاسيوم ، وكاسيو ، أسماء واحده غاية الأمر أنها محرفة . ولفظ «القصر» الذى ذكره (قدامه) إما أن يكون تحريفاً للقلس أو نعتاً للبناء الذى كان موجوداً هنالك والذى كان يراه الرحالة العربى ضخماً يطلق عليه اسم (القصر) ، وهذا البناء أقيم أولاً ليكون حصناً يحمى الطريق وكان به معبد كبير عله ظل قائماً معروفاً يشير البدو اليه ، ولا يبعد أن يكون «المقدسى» فى كتابه

(١) راجع E. Amélineau, *La géographie de l'Égypte à l'époque copte* (1890), p. 404.

(٢) راجع Hume, *A brief history of north Sinaï and of Pelusium* (1918), p. 57; والكاتب يعتمد على (ا) Mr. Griffith, *Description of Kantara* (ب) Chap. XIV *of the Egyptian Exploration Fund Publications by* Prof. Petrie.

منطقة واحدة فى الشمال يدل على أن الاتصال بين مصر والبلاد التى إلى شرقيها كان يتم بطرق متعددة تعبر الأجزاء الشمالية لسيناء ، بعضها ضاعت معالم كثير من مراحله ، وبعضها الآخر ظل متميزاً من السهل أن نتتبعه . وإذا كان من الصعب أن نجزم بعدد تلك الطرق فان منها ثلاثة تسهل الكتابات المختلفة والآثار الموجودة دراستها وهى : —

١ — الطريق الساحلى . — الذى كان يبدأ من «رفح» ليسير على ساحل البحر أو قريباً منه إلى أن يأتى إلى بحيرة «سربونيس» — البردويل الحالية — فيسير حذاء سواحلها ، ثم يستمر على ساحل البحر إلى مدينة (پيلوز) حيث كان مصب الفرع البيلوزى الذى أمكن الانتفاع به فى الزمن القديم للاتصال بأجزاء الدلتا .

٢ — طريق الرمل . — يأتى من الشام إلى «رفح» أيضاً ليسير فى منطقة الكثبان جنوبى الطريق الساحلى ، يقطع مصب وادى العريش ، ويستمر فى الجفار إلى أن ينتهى على حدود سيناء الغربية فى نهايات اختلفت فى كتابة الجغرافيين ، إذ ظلت (الفرما) نهاية الطريق حتى العصور الوسطى ثم لا نعود نراها ذات أهمية على ذلك الطريق منذ أواخر القرن الثالث عشر الميلادى تقريباً ، بل تظهر (قطيه) يمتد الطريق منها غرباً إلى (الصالحية) على حدود مديرية الشرقية من الشرق[1] .

٣ — طريق إلى جنوب منطقة الكثبان ، يسير فى السهول المتسعة بين الكتل المرتفعة البارزة فيها ، إلى المنطقة الرملية الواقعة شرق قناة السويس ، لينتهى على القنال فى مكان يقرب من مكان الاسماعيلية الحالية ، ولعله كان يستمر فى وادى الطميلات إلى وادى النيل .

أما (الطريق الساحلى) فهو أقدم تلك الطرق الثلاثة كلها ، كانت التجارة والغزوات تفضله لقلة رمله واعتدال هوائه ولكى تكون بعيدة عن مناطق البدو الذين كانوا يهددون

(١) راجع بعد دراسة هذه النقطة بالتفصيل

المسافرين[1] . . . ثم لعله كان كذلك طريقاً تسهل حمايته من ناحية البحر ، مما جعل له أهميته الحربية فى الفترة الرومانية والبيزنطية والاغريقية حيث اهتم بالمحطات الحربية الساحلية وبنيت بها القلاع .

يسير هذا الطريق من «رفح» فى أرض جامدة إلى شمال منطقة الكثبان ، يقطع مصب وادى العريش ويتابع سيره فى أرض جامدة كذلك حتى (الزرانيق) بدء بحيرة (البردويل) ، وهنالك نجد لساناً من الأرض يسير بين البحر وبين البحيرة يتسع حيناً ويضيق حيناً آخر إلى أن نصل إلى منتصف ساحل البحيرة تقريباً فنجد ذلك التل المرتفع المعروف بتل (القلس) وقد اتسعت الأرض عنده ، ثم يستمر الطريق إلى غربيه كما كان إلى أن نصل إلى طرف البحيرة الغربى ، لنتبع ساحل البحر حتى أكوام (الفرما) التى غمرت المنطقة المحيطة بها بعمل قطع فى ساحل البحر الأبيض ليسهل الدفاع عن قناة السويس أثناء الحرب الماضية[2] . . .

والغالب أن ساحل سيناء الشمالى الذى كان الطريق يسير محاذياً له قد طرأ عليه تغيرات فى الفترة التاريخية ، إذ نجد أدلة الانخفاض فيه واضحة فى آثار «المحمدية» — على طرف بحيرة البردويل الغربى — التى يقوم أجزاء منها على الساحل مباشرة وقد غمر ماء البحر بقية مبانيها إلى مسافة طويلة . . . . فى حين أننا نجد أدلة الارتفاع فى منطقة «الفرما» ، إذ يعزو كثير من الكتاب جفاف الفرع البيلوزى إلى شىء من ارتفاع الأرض فى تلك المنطقة . . . . ومن المعقول أن تكون مثل هذه التغيرات مساعدة على تحول

(١) راجع MASPERO, *Dawn of Civilization*, pp. 416-427 حيث ترى اقتباساً فيه عن سير حملة پيپى الأول فى الأسرة الخامسة يبين فيه خط سير الحملة ويعلله بخوف القائد من تحرش البدو به .

(٢) راجع Lieut.-General Sir George MACMUNN, *History of the Great War* (Egypt and Palestine, 1928), p. 25.
يشير الكاتب الى القطع الذى عمل والذى وصل بواسطته ماء البحر الأبيض الى شمال القنطرة تقريباً فغمر حوالى ٢٠ ميلا على جانب القناة .

نوجد تتابعاً فى دراستها ؛ والكتاب القدماء على قلة ما كتبوا لا يتعرضون لتفصيل تلك الطرق ولا يهتمون — إلا فى النادر — بذكر مراحلها ، وهم إن تعرضوا لذكر بعض المحطات فانهم لا يعطوننا ما يساعد على تعيين مواضعها وترجيح مواقعها . ومثل هذا الكلام الأخير يمكن أن يقال عن جغرافيي العرب ورحالتهم كابن خرداذبه والبكرى والمقدسى واليعقوبى و . . . و . . . الخ ، وإن كان هؤلاء قد تركوا لنا شيئاً من التقديرات التقريبية ، إن لم نخرج منها بشىء مؤكد ثابت ففيه من غير شك جانب من الفائدة لا ينكر . . وإذا جاء دور الرحالة الأوروبيين فى القرون الأخيرة فكتاباتهم تدور معظمها حول دراسة المنطقة الجنوبية من سيناء ، ونصيب الطرق الشمالية من كتاباتهم نصيب ضئيل ، وفى كتابة هؤلاء صعوبة أساسها أن غالبيتهم كانت تجهل اللغة العربية التى يزيدها تعقيداً اختلاف لهجات البدو ، مما يجعل تحريف أسماء الأمكنة التى يذكرونها تحريفاً يصبح من المستحيل معه فى كثير من الأحوال تحقيق ما يريدون تحقيقاً يمكن الاطمئنان اليه . من أجل هذا كله لا تزال الصعوبات قائمة فى دراسة الطرق القديمة ، ولا تزال أسس كثيرة تنقص الباحث لاغنى عنها للوصول إلى نتائج اكثر تحديداً . . . . .

والآن وقد مهدنا للكلام عن الطرق بهذا التمهيد ، يمكن أن نبدأ فى دراستها مجموعة بعد أخرى : —

أولاً — المجموعة الشمالية — فى شمال سيناء آثار كثيرة لا تزال بقاياها قائمة إلى الآن فى تلك (الاكوام والمبانى المتهدمة) التى نصادفها متتابعة متقاربة على ساحل البحر الأبيض من (رفح) حد سيناء الشرقى إلى أكوام (الفرما) قرب مدينة (بورسعيد) ، وفى تلك (الخِرْبات) — فيما يعبر البدو هناك — توجد على مقربة من الدرب السلطانى طريق القوافل الرئيسى فى الشمال ، ثم فى تلك (الهرّابات) التى نحتت فى الصخور فى بعض المناطق الشمالية ليجرى اليها ماء المطر ويحفظ فيها . . . فاذا أردنا أن نفسر وجود هذه الآثار الكثيرة فى مناطق قاحلة كشبه جزيرة سيناء ، فما يمكن أن نرجعها الى فترة

كان شمال سيناء فيها أكثر خصوبة تخذ هذه الآثار أدلة عمران قديم عليها ، لأن الكتاب منذ أقدم عصور التاريخ يشيرون الى جدب هذه المنطقة وندرة الحياة النباتية فيها ، لا يشذ عن هذا إلا كتاب العرب الذين يكرر بعضهم كلام بعض ، والذين يرددون — فى غير تحفظ ولا تدقيق — ما وصل اليهم من أن بلاد «الجفار» كانت بلاداً عامرة تجود الزراعة فيها[1] . . . ولعل هؤلاء الكتاب العرب لا يعنون بالجفار هنا ما اصطلحوا عليه «من أنه أرض من مسيرة سبعة أيام بين فلسطين ومصر أولها رفح من جهة الشام وآخرها الخشبى متصلة برمال تيه بنى اسرائيل»[2] ، وإنما يعنون فى هذا المجال المنطقة التى كان يصل اليها ماء الفرع (البيلوزى) من أرض الجفار ، وبهذا التفسير وحده يمكن أن نزيل التضارب فى حالة المنطقة الشمالية بين ما يرويه جغرافيو العرب وما تتفق عليه الكتابات التى سبقتهم عن قحل المنطقة وجدبها . . . كذلك لا نعرف لهذا الجزء من سيناء شهرة قديمة فى التعدين أو أهمية دينية تقدس من أجلها ، يمكن أن نرجع إلى شىء منها هذه الآثار أو نربط بها تلك المبانى المهدمة كما يرتبط بهذا آثار أخرى فى بعض أجزاء شبه الجزيرة . وإذاً فهذه الآثار لا يسهل أن ترتبط بغير الطرق ، وتلك المبانى ماهى فى الغالب إلا بقايا محطات كانت تمر بها الطرق ويتزود منها المسافرون .

هذه الآثار الكثيرة الموزعة فى المنطقة الساحلية وقرب الدرب السلطانى وإلى جنوب ذلك فى منطقة «القصيمة» و «مغارة» و «أم خشيب» يمكن أن نخرج منها بشيئين : أولهما أن انتشارها وكثرتها بشكل لا يصادف ما يقرب منه فى باقى أجزاء سيناء يؤيد ما ذهبنا اليه من عظم الحركة فى هذه المجموعة الشمالية وكثرة مرور التجارة والغزوات بها ، وثانيهما أن هذا الانتشار للآثار والبقايا ، وعدم تركزها فى

---

(١) راجع ياقوت فى الجزء الثالث صفحتى ١١٢ و ١١٣ وراجع غيره من كتاب العرب الذين لا يختلفون عنه فيما يذكرون من أن أرض الجفار كانت أرضاً عامرة .

(٢) راجع ياقوت فى الجزء السابق ص ١١٢ وراجع كتب جغرافيي العرب تحت كلمة «الجفار» .

عند بدء خليج السويس وبين رأس الخليج نفسه ، ثم يستطيع بعد ذلك أن يصل إلى وادى النيل أو يعبر سيناء إلى بلاد الشام وغيرها .

وإذا أردنا أن نقارن بين هذه الطرق فإن الكتابات المدونة عن حركة الاتصال بين مصر وما جاورها — سواء كان ذلك الاتصال تجارياً أم كان حربياً ، وسواء استعرضنا هذه الحركة قديماً أم حديثاً — تشير إلى أن الطرق الشمالية كان يصيبها من تلك الحركة أكثر مما يصيب غيرها من طرق سيناء الأخرى ، بل إن مركزها فى المواصلات التجارية والحربية فى كل فترات التاريخ مركز لا يمكن أن نقارن به مركز الطرق الوسطى والجنوبية . . . فاذا جئنا نتلمس لهذا التفوق تعليلا فانه يمكن أن نرجعه إلى عوامل جغرافية نلخص أهمها فيما يأتى : —

١ — قد رأينا فى بدء هذا الفصل أن التجارة التى كانت تأتى عبر سيناء تجارة غالبيتها تبادل بين مصر وما يمكن أن يتصل بمصر ، وبين بلاد الشام وما يمكن أن يأتى بطرق بلاد الشام من تجارة أشور وبابل مثلا . أما تجارة الشرق الأوسط والأقصى — بل حتى حاصلات جنوب غربى بلاد العرب وما كان يصل إليها — فقد ذهبنا إلى أنها كانت تفضل طريق البحر الأحمر عن أن تعبر سيناء إلى وادى النيل . . . . . ثم يبقى بعد ذلك شمال بلاد العرب وبلاد النبط نفسها ، ومركز هذه المناطق فى التبادل التجارى مع مصر يأتى بعد مركز بلاد الشام قديماً وحديثاً . فاذا لاحظنا هذه الحقائق سهل علينا أن نفسر لماذا كانت الطرق الشمالية أهم فى حركتها التجارية ، لأنها — على الأساس الذى تقدم — أقرب الطرق إلى أكبر عملاء مصر فى التجارة ، وهى المسالك المباشرة إلى بلاد الشام وشرقى بلاد الشام .

٢ — إن البلاد التى كانت تطمع مصر فى أن تضمها إليها ، وتضع يدها فى بعض عصور التاريخ عليها ، هى بلاد الشام وسهول الجزيرة بلاد الأشوريين والبابليين . فليس فى تلك المنطقة الصحراوية فى شمال بلاد العرب وشرق الاردن ما يغرى مصر

بأن تعبئ الجيوش إليها وتوجه حملات التوسع ونشر النفوذ لاخضاعها . . . كذلك كانت القوى الخارجية التى تطمع فى مصر تخرج من مراكز المدنيات فى الهلال الخصيب ، أو تأتى من خارج ذلك الهلال لكنها تخضع أجزاءه أولاً ثم تكمل فتوحاتها فى وادى النيل . فاذا كنا قد أشرنا إلى أن مصر قد تعرضت لغزوات كبيرة للبدو من خارج سيناء ، فهؤلاء كانوا فى الغالب يغيرون أولا على بلاد الجزيرة والشام ثم يأتى غزو مصر خطوة تالية لذلك . ومثل هذا الأساس إن سلمنا به يوضح كذلك لم كانت الطرق الشمالية فى شبه الجزيرة تزداد أهميتها عن باقى الطرق الأخرى بصفتها أقصر طرق الغزو بين مصر وبين جهات الهلال الخصيب .

٣ — إن سيناء وإن اشتركت طرقها المختلفة فى وجود عقبات فيها أساسها قلة الماء وصعوبة السير وندرة المرعى وقسوة المناخ ، فان جزءها الشمالى أقل صعوبة من جزئها الأوسط على وجه الخصوص . . . حقيقة قد يكون الماء والمرعى متوافرين فى المنطقة الجبلية كما يتوافران فى المنطقة الشمالية لكن وعورة الطريق وشدة الحرارة فى الخوانق الجنوبية أيام الصيف ، وخطورة السيول زمن المطر ، مضافاً إلى هذا ما أشرنا اليه فى النقطتين الأولى والثانية ، وما كان للبدو الذين يسكنون المنطقة الجبلية من سطوة تجعل السير فى أراضيهم خطراً والتغلب على شرهم متعذراً[1] ، كل هذا جعل الطرق الشمالية طرقاً مفضلة عن غيرها ، وجعل الاتصال فى الغزو والتجارة بين افريقيا وآسيا أشد عن طريق شمال شبه الجزيرة وأقوى .

وهناك ملاحظة لا بد من الإشارة اليها قبل أن ندخل فى تفاصيل دراسة تلك الطرق المختلفة ، تلك هى قلة المعلومات عن حالة الطرق القديمة قلة تجعل من الصعب أن

(١) سنشير الى هذا فى دراسة السكان . ويستطيع القارىء ان يرجع الى ما كتب عن خروج الاسرائيليين من مصر والمقاومة الكبيرة التى قاومهم بها العمالقة فى هذا الجزء ، كذلك يمكن ان يرجع الى الصعوبات التى كان يلقاها المصريون القدماء فى منطقة التعدين الجنوبية من هؤلاء السكان مما اضطر الفراعنة الى ان يوجدوا هنالك حرساً قوياً للمعدنين .

على طول خليج العقبة سهلا رملياً يضيق إلى درجة التلاشى فى بعض الأحيان ، أما على ساحل خليج السويس فيتسع المنبسط الرملى فى «سهل القاع» من رأس محمد الى وادى فيران ، ثم يلى ذلك شمالاً هذه الكتل الجيرية التى تنتهى قرب رأس خليج السويس فى هذه المنطقة الصحراوية التى تصلها نهاية الكثبان الممتدة على طول قناة السويس . . . والماء فى تلك المنطقة الساحلية محدود ، وهو أقل عذوبة من ماء المنطقة النارية تشتد ملوحته فى المنطقة الجيرية بدرجة كبيرة . وفى مناطق الماء وحدها يوجد شئ من النبات هو كل ما نصادفه منه فى هذه المساحة الساحلية ، يتكاثف فى بعض الأحوال القليلة على شكل واحات صغيرة ينمو فيها بشكل خاص النخيل وشجر السيال .

وسَنُخرِج من دراسة الطرق هنا هذه المسالك الداخلية التى تقتصر أهميتها على مجرد ربط أجزاء شبه الجزيرة بعضها ببعض ، ونوجه اهتمامنا إلى تلك الطرق الخارجية التى لها أهميتها فى ربط سيناء بالمناطق المحيطة بها ، فندرس اتجاهاتها ، ونوازن بين أهميتها ، ونتتبع تطورها فى الفترات المختلفة . . . هذه الطرق التى تربط سيناء بما جاورها يمكن أن نقسمها إلى ثلاث مجموعات : —

أولاً — المجموعة الشمالية ، وهى التى تعبر سيناء ؛ إما فى منطقة الساحل الشمالى أو فى منطقة الكثبان أو إلى جنوب ذلك بقليل على حدود الكثبان الجنوبية وشمال هضبة التيه . . . وهذه طرق تصل بلاد الشام وما يتصل بها بالقطر المصرى وما يمكن أن يكون القطر المصرى طريقاً إليه كما سنرى .

ثانياً — طرق وسطى ، تقطع هضبة التيه فتربط بين بلاد النبط القديمة وشمال بلاد العرب من ناحية وبين بلاد وادى النيل من ناحية أخرى .

ثالثاً — الطرق الجنوبية ؛ ومن هذه ما يقطع المنطقة الجبلية إلى خليج العقبة ليصل إلى الأراضى التى تحفها ، أو يسير محاذياً لخليج السويس ليربط بين البحر الأحمر

خريطة التوزيع الفصلى والسنوى للمطر فى شبه جزيرة سيناء (بالمليمتر)

محمد محى الدين الحنفى — قسم الجغرافيا بجامعة فؤاد

الأقدام . . . . . وشمال سيناء — فيما تبين الدراسة المناخية — يصيبه من المطر أكبر كمية تصيب شبه الجزيرة كلها ، وقد استطاعت الكثبان أن تحتفظ بماء المطر هذا ، وأن تسهل — فى تموجها — الحصول عليه على عمق بسيط بالشكل الذى أوضحه (هيوم) فى كتابه عن چيولوچية مصر . ومن هنا جاء غنى منطقة الكثبان هذه بالماء غنى نسبياً . . . وإذا كان ماء منطقة الكثبان فى جملته أكثر عذوبة ، فان التحاليل التى عملت فى دراسة ماء المنطقة ترينا كيف تشتد الملوحة كلما سرنا غرب العريش قريباً من امتداد بحيرة البردويل ، وكيف تعظم العذوبة كلما جاوزنا العريش شرقاً إلى رفح .

وإلى جنوب منطقة الكثبان يدخل الإنسان فى هضبة التيه ، فى تتابع سهولها المستوية وفى سطحها المتماسك ؛ وهى هضبة تنتهى فى حافة حادة تكون خطوط تقسيم لمجار مائية ساعدت على وجود ممرات أمكن الاتصال بواسطتها بين الشمال والجنوب . وتجرى على سطح الهضبة عدة مجار أهمها (وادى العريش) ، وتعتبر تلك المجارى على صغرها وقلة عمقها وجفافها — إلا فى الفترة التى تلى سقوط المطر مباشرة — ذات أهميـة كبيرة فى المواصلات : فالطرق يغلب أن تتبعها ، والمرعى يوجد فيها ، والمـاء إنما يبحث عنه فى آبار تحفر فى قاعها . . . على أن هضبة التيه قليلة المطر والعشب ، فقيرة فى الماء ، تتباعد الآبار فيها بعضها عن بعض بعداً يضطر المسافر معه الى أن يحمل ما يحتاج إليه من الماء .

والنصف الجنوبى من سيناء هو منطقة الجبال النارية المرتفعة ، تقطعها الوديان العميقة التى عينت الطرق وحددت اتجاهها ، يصيبها نظراً لشدة ارتفاعها مقدار من المطر أكثر مما يصيب هضبة التيه ، كان له تأثيره فى توافر الماء فى وديان كثيرة فى الجنوب ، وإليه يرجع وجود شىء من الحياة النباتية لا نجده فى غالب أجزاء سيناء الأخرى . وماء المنطقة النارية هذه أكثر عذوبة من مياه المنطقة الجيرية لا تكثر نسبة الأملاح الذائبة فيه ، مما زاد فى أهمية المنطقة كمورد من أهم موارد الماء العذب فى شبه الجزيرة كلها .

هذه الكتلة النارية لا تصل إلى ساحل خليجى السويس والعقبة ، بل إنا نصادف

أن ينجح فى هذا إلى حد كبير ، لكن بعد مجهود عظيم[1] . على أن إضعاف البدو إضعافاً تاماً إنما جاء حين قتل (پالمر) فى سيناء أثناء الاحتلال البريطانى والثورة العرابية ، إذ نزع الانجليز من البدو أسلحتهم ، ولم يتركوا لهم إلا تلك السيوف التى لا يستطيعون فى نظام الحكم الحالى أن يفعلوا بها شيئاً كثيراً . . . .

طرق سيناء وتطور أهميتها :

لا بد للذى يدرس طرق سيناء دراسة علميـة من أن يستعيد إلى ذاكرته صورة ملخصة عن مظاهر سطحها ، وعن نظام الماء وتوزيع العيون والآبار فيها ، وعن الحياة النباتية هناك وتوزيع الكلأ والأعشاب . . . فعلى هذا الأساس وحده يمكن أن نعلل قيام هذه الطرق فى أمكنتها ، ويسهل أن نفسر عظم الحركة فيها أو ضعفها ، وستجد المقارنة بينها بعد ذلك مقارنة واضحة لا صعوبة فيها ولا غموض .

فاذا بدأنا من الشمال فنحن أمام منطقة ساحلية ، جامدة السطح ، تحاذى الساحل من (رفح) إلى (بور سعيد) وتسير فى منطقة بحيرة (البردويل) بين البحر وبين البحيرة. هذه المنطقة يتوافر فيها الماء والمرعى ناحية رفح ، لكنا إذا بعدنا عن العريش غرباً قل العشب ، وقل الماء واشتدت ملوحته ، حتى نصل إلى أكوام (الفرما) فى منطقة مجدبة لا عشب فيها ولا ماء . . . . .

يلى المنطقة الساحلية إلى الجنوب منطقة الكثبان التى تبدأ على بعد قليل من الركن الشمالى الغربى لشبه الجزيرة ، تمتد على طول قناة السويس حتى جنوب مدينة السويس نفسها ، لكنها فى شمال سيناء تكاد توقفها وتحدها خطوط من الارتفاعات . . . ورمال الكثبان لا تتماسك إلا إذا ربط بينها العشب الذى ينمو على سطحها ، ولا يتوافر هذا إلا فى مناطق محدودة جداً فى الشمال ، أما فيما عدا ذلك فالرمل مفكك يغور لحد ما تحت

---

(1) راجع Burckhardt, *Syria and the Holy Land* (1882), pp. 459-467.


البحر المتوسط
بورسعيد
المنزلة
القلس
سبخة البردويل
خليج الطينة
الإسماعيلية
العوجا
السويس
العقبة
الكنتلا
نخل
هضبة التيه
هضبة العجمة
أبوزنيمة
الطور
وادي العريش
الارتفاعات بالأمتار
أكثر من ١٥٠٠
١٠٠٠ — ١٥٠٠
٧٠٠ — ١٠٠٠
٤٠٠ — ٧٠٠
٢٠٠ — ٤٠٠
٠ — ٢٠٠
كثبان رملية
بلدان
الآبار والعيون
سكك حديدية
طرق رئيسية
مسالك صحراوية
مقياس الرسم
كيلومتر ٥٠ ٤٠ ٣٠ ٢٠ ١٠ صفر ٥ ١٠
محمد محيي الدين الحفني ــ قسم الجغرافيا بجامعة فؤاد
خريطة التضاريس والمواصلات
لشبه جزيرة سيناء

ينتهزون فرصة مرور تلك القوافل فيعتدون عليها ، وينهبون ما تحمله ، مما كان موضع الشكوى ومحل خوف التجار فى كل فترات التاريخ : فهاهم كتاب التاريخ القديم يشيرون إلى أن التجار كانوا آمنين ما داموا فى حدود الدول المتمدينة كمصر وأشور وبابل ، فاذا دخلوا المنطقة الصحراوية التى تفصل بينها فهم معرضون لاخطار لا حصر لها[1] . . . وها نحن فى عهد الرومان نرى الحكومة الرومانية تضطر لحماية طرق القوافل فى تلك المناطق الصحراوية إلى أن تقيم محطات حربية على طولها ، وإلى أن توجد الحاميات فى المراحل المختلفة فيها . . . . وفى العصور الوسطى وحكم المماليك فى مصر تصبح هذه المناطق موضع خطر جسيم على القوافل ، حتى اضطر التجار إلى أن يسيروا فى حماية القبائل نظير اتاوه سنوية تدفع لمشايخها ، وحتى اضطر الولاة أنفسهم لحماية طريق الحج إلى أن يقسموا مراحله ويوكلوا إلى القبائل المختلفة حماية تلك المراحل ، على أن يعطوها فى مقابل ذلك مكافآت يتقون بها شرها وعدوانها . ولعل أفضل ما يعطينا صورة عن نفوذ البدو أن نثبت هنا ما كتبه «رتشارد پوكوك» عام ١٧٤٣ ، وهو يصف حكم مدينة السويس بواسطة قبطان عمله الحقيقى يتعلق بالبحر ، معه حاكم المدينة (قائم مقام) ، وشيخ من مشايخ العرب يقول عن سلطته ما يأتى : —

"He (شيخ العرب) lives here and *has nearly all the power,* whenever he pleases to interfere; and what gives him much authority is the great scarcity of water, which is brought 6 miles from Naba to the E. S. E.; so that on the least discontent with the people, they (البدو) will not permit water to be brought to the town."[2]

ولقد استمر نفوذ البدو قوياً وبقوا شبحاً مخيفاً يتحكمون فيمن يمر بسيناء حتى جاء (محمد على) فجاهد كثيراً فى أضعاف سلطان هؤلاء البدو ، وتأمين الطرق ، واستطاع

(١) راجع على سبيل المثل Maspero, *The Struggle of Nations,* p. 286

(٢) راجع R. Pococke, *A Description of the East and Some other Countries* (1743), p. 133.

الصلبة على مناجم سيناء التى كانوا يطلقون عليها اسم (أرض مجان) فى رأى بعض الكتاب[١].. ويشير (هنرى پالمر) فى كتابه الذى أشرنا إليه عن سيناء إلى أن بابل كانت تهتم بشبه الجزيرة للحصول على (الديوريت) بشكل خاص، وقد دلت الابحاث على أن التماثيل المصنوعة من ذلك الصخر والتى عثر عليها فى (Telloh) فى جنوب بابل، إنما أتى بأحجارها من سيناء، الاقليم الجبلى فى تسمية البابليين «Sholem» أو «Malachite».

والظاهر أن المصريين كانوا كذلك يحصلون على «الديوريت» لصناعة التماثيل من شبه جزيرة سيناء، ففى دار الآثار المصرية تمثال «لخفرع» من (ديوريت) سيناء. ... وهنا ملاحظة يصح أن نشير إليها ففيها ما يشعرنا بأن مناجم سيناء كانت مركز جاذبية كبيرة للمصريين والبابليين، وأن شيئاً من الاتصال والاحتكاك قد أتى عن طريق سيناء فى فن صناعة التماثيل: ذلك أن تماثيل «Telloh»، التى ترجع إلى فترة معاصرة للأسرة الرابعة فى مصر، تشابه فى مظهرها العام تمثال «خفرع»، يؤيد هذا فى نظر (پترى) تشابه وحدة المقاييس فى الأسرة الرابعة فى مصر وتلك الوحدة التى وجدت فى نقوش إحدى تماثيل (Telloh) هذه، حتى لقد خرج «سپنسر پالمر» من هذا بأنه «لا يستبعد أن تكون مدرسة فنية قد قامت على شواطىء شبه الجزيرة فى القرنين الخامس عشر والرابع عشر قبل الميلاد، انتهت فى مصر بذلك الاتجاه الفنى المعروف فى الدولة المصرية القديمة، وانتهت فى بابل بهذه التماثيل الثقيلة التى لم تصل فى الاتقان الى ما وصلت إليه صناعة التماثيل المصرية»[٢].

---

(١) راجع E. A. Wallis Budge, *Babylonian Life and History*, pp. 177 and 178.

(٢) راجع Henery Spencer Palmer, *Sinai from the 4th. Egyptian Dynasty to the Present Day*, 1892, pp. 147-149.

ولاحظ أنه يؤيد النفوذ البابلى فى سيناء بارجاع تسمية سينـاء الى اله القمر البابلى (Sin) الذى انتشرت عبادته الى جنوب بلاد العرب واذاً فليس هناك ما يمنع من انتشارها فى سيناء (ويوافقه فى هذا كتاب آخرون) وهو يذكر كذلك على سبيل الموازنة أن اسم الاله البابلى (Nebo) قد أطلق على قمة جبل فى ارض (مواب)

على أنه إذا اقتصرت الأهمية الاقتصادية لسيناء قديماً على تلك المناجم التى كانت تشتهر بها أجزاؤها الجنوبية، فلسيناء مكانتها الدينية التى كانت تجذب كثيراً من سكان المناطق المجاورة إليها، إذ كانت فى رأى بعض المؤرخين مركزا لعبادة مقدسة قديمة تتركز فى منطقة (سرابيت الخادم) يحج إليها المصريون القدماء ويتعبدون فيها قبل خروج موسى وبنى اسرائيل، وارتبطت جهاتها الجبلية الجنوبية بخروج اليهود ونزول الرسالة على نبيهم، وكانت فى عزلتها ورهبتها تستهوى المسيحيين الذين كانوا يفرون إليها أيام اضطهاد المسيحية فى مصر، فاذا دفنت «سانت كاترين» فى منطقة الدير قوى تيار الحجاج من المسيحيين الذين يقدسونها، يأتون إليها بوجه خاص من الروسيا، ودول شرق أوروبا الأخرى، يستمرون على ذلك قروناً حتى تقوم الحرب الماضية وتحدث الثورة البلشفية فينقطع تيار هؤلاء الحجاج، وتضع الحكومات أيديها على ما رصد لدير «سانت كاترين» من أوقاف .....

وعلينا قبل أن ننتهى من دراسة أهمية سيناء كطريق للمرور أن نرى هل كان الانتقال فيها سهلا لا تجد القوافل فيه صعوبة كبيرة، أم أنه كان صعباً يعانى المسافرون منه كثيراً؟ الواقع أنه ليس فى سيناء ما يساعد على تيسير المرور فيها، بل كل ما فيها يجعله شاقاً غير محتمل: طبيعتها، جوها، سكانها، هذه كلها كانت تتآمر على المسافر فتحدد مناطق سيره وأوقات انتقاله، وعدد المسافرين... أما العوامل الطبيعية من تضاريس ومرعى وماء فسنترك التفصيل فيها إلى أن نأتى إلى دراسة الطرق لنجعلها أساس المقارنة بينها، ولنفهم على ضوئها مدى أهمية كل طريق. ويكفى أن نشير هنا الى تلك الكثبان التى تنتشر فى شمال سيناء، وإلى قلة الماء ورداءة نوعه وهو العقبة الكبرى فى المواصلات الصحراوية.

وأما بدو سيناء فقد كان يصيب قوافل المسافرين منهم ضرر كبير: فهؤلاء جماعات رحل متنقلة، يسكنون بيئة مجدبة فقيرة، وليس هنالك فى الصحراء قانون حكومى يحول بينهم وبين ما يرتكبون من قتل للانفس ونهب للتجارة والأموال، ولذا كانوا

الهواء[١]''. وكثيراً ما كان يثور هؤلاء «البجاه» على حكام مصر أيام ضعفهم ، فيضطرب الأمن فى تلك المنطقة و يعطل طريق الحج إلى عيذاب فإما أن يؤجل الحجاج سفرهم ، وإما أن يفعلوا ما فعله (ابن بطوطه) حين أراد أن يحج عن طريق عيذاب فلما وصلها وجد البجاه يحاربون الأتراك المماليك وقد خرقوا المراكب وهرب الأتراك أمامهم فتعذر سفره بطريق البحر واضطر إلى أن يسافر بطريق الصحراء وقطع شمال سيناء فى طريقه إلى الحجاز[٢].

ثانياً — ثم ظهر طريق وسط سيناء «درب الحج» الذى يمر بعجرود شمال مدينة السويس ، يقطع هضبة التيه ، ويمر بنخل ثم يصل إلى العقبة ليدخل بعدئذ فى أرض الحجاز . بدأت أهمية هذا الطريق تظهر حين حجت به «شجرة الدر» فى منتصف القرن الثالث عشر للميلاد (٦٤٥ هـ) ، وأخذت أهميته تزداد حين سير «الظاهر بيبرس» قافلة الحج فيه وأرسل الكسوة الشريفة عن طريقه (٦٦٥ هـ — ١٢٦٧ م) ، وحين حج به «الناصر قلاوون» عام ١٣١٩ فيما يذكر «أبو الفداء» . وكان معقولا أن يتحول الحجاج إلى طريق سيناء هذا تخلصاً من تلك المصاعب التى أشرنا إليها فى طريق «عيذاب» ، وحرصاً على أرواحهم ، سيما وأن قوافل الحج كان يحميها فى طريق سيناء جنود الولاة والسلاطين . كذلك عظم اهتمام حكام مصر بذلك الطريق الجديد فهم يحفرون فيه الآبار ويصلحون المناطق التى يصعب على الإبل أن تسير فيها سيما (نقب العقبة) الذى كان عقبة كبيرة تتابعت اصلاحات الولاة عليها .

ثالثاً — وتظل سيناء طريق الحج مدة سبعة قرون أو تزيد ، ثم يأخذ الطريق البحرى بين السويس وجدة أهميته منذ حروب محمد على مع الوهابيين ، فإذا كنا فى أواخر القرن التاسع عشر (١٨٨٥) — فيما يذكر نعوم بك شقير — تحول الحجاج

(١) راجع كتاب الرحلة الحجازية بقلم محمد لبيب البتانونى (١٩٠٩) صفحتى ٢٨ و ٢٩

(٢) راجع رحلة ابن بطوطه «تحفة النظار فى غرائب الامصار وعجائب الاسفار» أو راجع مهذب تلك الرحلة الذى طبعته وزارة المعارف ١٩٣٣ ص ٤٣

إلى طريق البحر وضعف مرور قوافلهم بسيناء شيئاً فشيئاً ، وانحطت اهمية المحطات التى كانت قائمة على طول «درب الحج» وفى مقدمتها (نخل) التى كان لها مركزها والتى اتخذت عاصمة لشبه الجزيرة تستمد أهميتها من مرور قوافل الحج بها ، فلما تحول الحجاج عنها ضعف مركزها ضعفاً كبيراً ولم يبق هنالك ما يبرر بقاء العاصمة فيها فنقلت إدارة سيناء إلى بلدة «العريش» فى الشمال[١] . . . وكان تحول الحجاج إلى طريق البحر معقولاً لا غرابة فيه ، فطريق البر — رغم ما عمل فيه من اصلاحات — كان طريقاً طويلا ، يستغرق من المسافرين أكثر من أربعين يوماً ، فى أرض يصعب السير فيها ، ويقسو الجو ، ويقل المرعى والماء .

تلك كانت أهمية سيناء كحلقة اتصال بين قارتى افريقيا وآسيا ، وذلك مركزها كطريق مرور تقطعها قوافل التجار وجيوش المحاربين ، فهل كان هذا هو كل أهميتها فى المواصلات ، أم قد كان لسيناء من الأهمية ما يمكن أن يقصد لذاته ، وما يمكن أن يغرى الشعوب المجاورة لها على أن تكون لها بسيناء علاقات تتبعها حركة مواصلات لا تمر بسيناء مروراً وإنما تنتهى بها وتعتمد حركتها عليها ؟؟ إن طبيعة سيناء فيما تدل دراستها النباتية فقيرة لا تغرى البدو الذين يجاورونها على أن يقصدوها لمرعاها بل كان يحدث العكس فيغير بدو سيناء على الأراضى المجاورة ، وقبائلها حتى الآن تضطر — فى غير فصول المطر — إلى أن ترحل عنها إلى أرض الشام وشرق الأردن حيث تجد الكلأ متوافراً ترعاه إبلها وغنمها . لم تكن الحياة النباتية فى سيناء إذاً هى التى تغرى بالانتقال إليها ، وإنما شهرتها فى التعدين ، والطمع فى الحصول على ثروة مناجمها هما اللذان كانا يغريان بذلك : فمناجم النحاس والفيروز بشكل خاص كانت داعياً قوياً إلى اهتمام المصريين القدماء بجهات سيناء واستعمارهم الأول لها ، وكانت هذه المناجم تغذى حركة نقل بينها وبين وادى النيل ، وكذلك كانت (أشور و بابل) تعتمد ان فى الحصول على النحاس و بعض الأحجار

(١) يراجع فى تطور طريق الحج كتاب «الرحلة الحجازية للبتانونى» من ص ٢٧ الى ٣٤ و «كتاب تاريخ سيناء وجغرافيتها لنعوم بك شقير من ص ٢٦١ الى ٢٦٣» و «كتاب مرآة الحرمين»

أهم وأعظم بكثير مما كان يرد إليها منها ، وذلك نتيجة طبيعية لغناها وكثرة إنتاجها مقارناً بغنى تلك المناطق المجاورة وإنتاجها . . . كانت القوافل تحمل من مصر الحبوب التى اشتهرت مصر بها والتى تدل قصة « يوسف » التى وردت فى الكتب المقدسة على مظهر من مظاهرها ، كما كانت تحمل المنسوجات الدقيقة والأدوات الذهبية وبعض الزجاج والأوانى الفخارية وما إلى ذلك مما عرفت مصر بانتاجه واشتهرت بالاتجار فيه منذ الزمن القديم ، أو مما كانت تصنعه من بعض الخامات التى كانت تأتيها من الشرق فتعيد تصديرها مصنوعة إلى ما يجاورها من الجهات[1] . وكانت هذه التجارة حين تصل إلى حدود مصر أو البلاد التى تتاجر معها تدفع ضرائب لا يقصد بها مجرد كثرة دخل الولاة وزيادة إيراد الحكام ، بل كان يقصد منها — فيما يقول ماسبيرو — حماية التجارة المحلية وتمكينها من أن تنافس بضاعة الدول الأخرى[2] .

هذه التجارة — سيما ما كان يأتى منها من بلاد الشام — قد أضعف مرورها بشبه جزيرة سيناء رقىّ الملاحة فى البحر الأبيض بين شواطىء بلاد الشام وشواطىء القطر المصرى الشمالية ، فقد تحول حديثاً إلى ذلك الطريق البحرى السهل كثير من حاصلات الشام بوجه خاص ، ومع ذلك فلا تزال بعض الإبل والخيل والغنم من نجد وشمال بلاد الحجاز وسوريا تأتى عبر سيناء لتباع فى أسواق مصر فى بلبيس وشبين القناطر وما إليها[3] ، يصادفها المسافر فى طريق القوافل الشمالى بكثرة . لكن ما كان يأتى منها قاطعاً خليج العقبة إلى مرسى « النبك » فالسويس قد قل فى الأيام الأخيرة قلة محسوسة ، لعلها

---

(1) يرجع فى العلاقات التجارية القديمة بين مصر والجهات المجاورة لها الى كتب التاريخ القديم مثل :

a) Maspero, *Dawn of civilization* (1896), pp. 470 and 471.
b) Maspero, *The struggle of nations*, pp. 282 to 286.
c) Sharpe, *Egypt*, V, I, pp. 8, 32 to 40 and 121.
d) E. A. Budge, *Babylonian Life and History*, p. 177.

(2) راجع (ماسبيرو) فى كتابه « صراع الأمم » ص ٢٨٦

(3) راجع كتاب « نعوم بك شقير » فى جغرافية سيناء وتاريخها فى دراسة علاقات مصر التجارية بين مصر وما جاورها فى الأيام الحديثة ص ٧٥٣

نتيجة تلك المراقبة الشديدة التى تفرضها الحكومة المصرية مخافة أن تنقل هذه الحيوانات بعض الأمراض إلى مصر من الجهات التى تأتى منها من الحجاز .

ولقد ظهرت لسيناء أهمية جديدة فى المرور حين ظهر الإسلام وانتشر فى مصر وفى بلاد المغرب ، ذلك الدين الذى فرض على المسلمين فريضة الحج من استطاع إليه سبيلا ، . . . كان الحجاج يجتمعون فى مصر فيأتى المغاربة من بلادهم لينضموا إلى اخوانهم من مسلمى مصر ، ثم تبدأ القافلة سيرها إلى أرض الحجاز . . . ولقد تطور طريق الحج إلى مكة كما يأتى : —

أولاً — أقدم طرق الحج كان إلى « قفط » أو « قوص » بالنيل ، يستغرق الحجاج فى ذلك عشرين يوماً تقريباً ، ثم يأخذون بعد ذلك طريق الصحراء الشرقية فيصلون فى خمسة عشر يوماً إلى ميناء « عيذاب » أو « القصير » على البحر الأحمر ومنها إلى ميناء « جده » ثغر بلاد الحجاز . كان ذلك هو الطريق الوحيد حتى منتصف القرن الثالث عشر تقريباً ، وإذا كان بعض الحجاج يأخذون السفن الشراعية من السويس إلى « جدة » مباشرة فقد كان عدد هؤلاء قليلاً بدرجة لا يمكن معها أن نعتبر ذلك الطريق البحرى منافساً لطريق الصحراء . وكان الحجاج يلاقون صعوبات كبيرة جداً فى الوصول إلى مكة : فعرب البجاه الذين كانوا يسيطرون على الطريق إلى البحر الأحمر ويتولون نقل الحجاج حتى البحر على ابلهم ، "كانت أخلاقهم — فيما يقول البتانونى — فظة ، وربما بلغ بهم الأمر إلى تغيير طريق الماء على القافلة لغرض شنيع هو أن ركابها يموتون عطشاً ليستولوا على متاعهم . . . وكان الحجاج يقيمون فى عيذاب أو القصير نحو شهر من الزمان فى انتظار « الفلايك » لتحملهم إلى جده ، وكانت هذه سفناً غير محكمة ، شراعها من الحصير غالباً ، يتعسف أهلها بالحجاج ويشحنونها بأكثر من حمولتها ، وكثيراً ما كانت تغرق وسط البحر فيهلك من عليها ، ومن وصل إلى جدة وصل بعد أسبوعين يتقلب فى اثنائها بين تحكم الملاح وتبرم الرياح وانزعاج الماء واضطراب

... ويضع الأستاذ «حزين» قاعدة يتمسك بهـا فيما يختص بتأثير الجفاف والمطر فى العلاقات التجارية والثقافية بين مصر وبلاد العرب ، فيذكر أن فترات المطر كانت فترات ترتقى فيها التجارة بين مصر وما جاورها ، على حين أنه فى أيام الجفاف كان يضطر البـدو إلى أن يهاجموا الطرق التجارية ويزحفوا على الدلتا فيفر سكانها إلى الجنوب ، وتنتقل قوتهم لتتركز حول (طيبه) فتزيد قوتها الدينية وتزداد الحاجة إلى العطور ، وتكون معظم العلاقات التجارية مع بلاد (پنت) .... وفى رأيه أن فى إمكاننا أن نتخذ التغييرات المناخية التى قال بها (هنتنجتون) فى شمال بلاد العرب — وهو يسلم بآراء ذلك الكاتب على طول الخط ويغلو أحياناً فيها — أساساً ثابتاً للتغيير الذى طرأ على العلاقات التجارية بين مصر وبين تلك المناطق التى تأثرت بتلك التغييرات[1] .

أما تأثير الحروب فى إضعاف العلاقات التجارية فأمر طبيعى أشار إليه كثير من كتاب تاريخ *مصر القديم* . . لكن إذا كانت تلك الغزوات قد أضعفت التجارة فى الفترات التى تلتحم الجيوش المصرية فيها بجيوش الحيثيين والاشوريين والبابليين ، فإنها من ناحية أخرى — فى رأى المؤرخ ماسپيرو — كانت عاملا يقويها وينشطها ، لأن الأهالى قبل هذه الالتحامات ما كانوا يأخذون صورة واضحة عما يمكن أن يتبادلوه ، فلما وصلتهم المتاجر بطريق أولئك الباعة الذين كانوا يرافقون الجيوش ويسيرون معها ، أو بطريق أولئك الذين كانوا لا يكتفون بغنائم الحرب بل يبيعون ما معهم ليزيدوا فى لذتهم ويشبعوا رغباتهم ، زادت الحركة التجارية[2] .... وكلام (ماسپيرو) على هذا الوضع فيه شىء من الغلو ، فما نظن أن العلاقات التجارية بين مصر القديمة وما جاورها ترجع إلى أيام التوسع ونشر نفوذ مصر خارج حدودها ، وما نظن أن المتاجر التى يمكن أن تتبادلها تلك الشعوب كانت مجهولة حتى تأتى الحروب فتظهرها ، وإنما يرى كثير من البحاث أن العلاقات التجارية أقدم من عصر التوسع المصرى فى الخارج بكثير ، ترجع

(١) راجع كتاب الأستاذ حزين السابق صفحتى ٣٠ و ٣١

(٢) راجع MASPERO, *The Struggle of Nations*, p. 282

إلى أيام الاسرات الأولى ، بل لعلها ترجع إلى فترات ما قبل الأسرات وإن لم يدون عن ذلك شىء كثير .

والقوافل التى كانت تمر قديماً بسيناء فى طريقها بين مصر والبلاد المحيطة بها من الشرق كانت تأتى من بلاد الشام بالجوارى اللائى يعملن فى الحريم وبثيران الحيثيين والخيل والسمك والملح والخشب والآلات الموسيقية والمصنوعات الجلدية والزيوت والنبيذ ، وكانت هنالك قوافل كثيرة تأتى من بلاد النهرين ومنطقة الخليج الفارسى ، تقطع الصحراء وتمر بأرض اليهود وشرق الأردن ، تحمل إلى مصر من بلاد الكلدانيين المصنوعات الصوفية التى احتكروها حتى أيام الرومان ، وتحمل من بلاد بابل شيئاً من الجلود والحصير والزيوت ، أما بلاد العرب فالظاهر أن حظ سيناء من مرور تجارتها بسيط مقصور على شىء من المر والعطور . . . وهنالك سلعة تحدث عنها (ديودور الصقلى) ، وأخذ عنه بعض المؤرخين أمثال شارپ — فى كتابه عن مصر[1] — الذى ذكر أن بلاد (النبط) التى كانت فقيرة فى كل فترات تاريخها والتى كانت تعتمد على وساطتها بين تجارة المحيط الهندى والبحر الأبيض ، كانت تحتكر إنتاج مادة (الأسفلت L'asphalte) التى كانت تؤخذ من البحر الميت — بحيرة الأسفلت فيما كانوا يسمونه قديماً — ، والتى كان قدماء المصريين يحتاجون إليها ويستوردونهـا بكثرة ليخلطوها ببعض المواد الأخرى وليحنطوا بها أجسام موتاهم فما تبلى . لكن (KAMMERER) فى كتابه عن (البطراء والنبط) ينكر هـذا انكاراً تاماً ويخرج من بحوثه إلى أن (ديودور) كان خاطئاً ، وإلى أن هذه المادة لم يشتهر بتصديرها إلى مصر النبطيون[2] .

أما تجارة مصر التى كانت ترسلها عبر سيناء إلى تلك الجهات التى إلى شرقيها فكانت

(١) راجع SHARPE, *Egypt*, V. I., p. 3

(٢) راجع تعليقه على كلام (ديودور) A. KAMMERER, *Pétra et la Nabatène* (1928), pp. 50-52
اذ يقول عن كلام ديودور « ... à ces histoires fantaisistes ne correspond aucune réalité .... Il faut sans hésiter, rayer cet article des listes du trafic nabatéen. »

عشر ويصفها (أبو الفداء) بأنها ميناء عظيمة ؛ وأنه يوجد فيها سوق يجتمع فيها التجار[1] . . . كذلك يذكر (Piloti) عام ١٤٤٠ أنه حتى حوالى تلك الفترة كانت تنزل البضائع أولا فى عدن — يقصد بضائع المحيط الهندى — ، ثم كانت تنزل بعدئذ فى «جده» لسوء معاملة حكام اليمن ، ومن «جده» تنقل البضائع الخفيفة إلى مصر بطريق البر أما البضائع الثقيلة فتنقل بطريق البحر إلى «الطور» لتأخذها القوافل المختلفة وتوزعها حيث تشاء[2] .

ثم يأتى بعد ذلك عصر اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح فتضعف أهمية الطور ، وتضمحل حركة مرور التجارة على جانب خليج السويس فى سيناء — كما ضعفت أهمية مصر كلها فى تجارة المرور — وما تستعيد تلك المنطقة بعد ذلك أهميتها فى مرور التجارة بالشكل الذى كان لها من قبل .

وإذا كنا قد أشرنا إلى الفترات المختلفة فى أهمية موانىء البحر الأحمر المصرية وعلاقتها بتجارة الشرق الأوسط وجنوب بلاد العرب ، فما ينبغى أن يتطرق إلى أذهاننا أن انتقال التجارة من ميناء إلى أخرى كان يأتى مفاجئاً ، أو أن الميناء الجديدة كانت تقضى على الموانىء الأخرى قضاء تاماً ، بل إن الانتقال إنما كان يجىء تدريجياً ، فالطور كانت لها شىء من الأهمية رغم تقدم «عيذاب» و «القصير» عليها . . . و (المقريزى) الذى يذكر عام ١٣٥٨ كتاريخ لاضمحلال «عيذاب» و «قوص» يذكر فى مكان آخر من كتابه أن طريق «قوص» لم يهجر تماماً إلا فى عام ١٣٩٧ ، بل إن بعض الكتاب يشير إلى أنه حوالى ذلك التاريخ كان الطريقان يستخدمان ، مما يدل دلالة واضحة على أن الفترة إنما كانت فترة انتقال[3] .

---

(١) راجع *Géographie d'Aboulfida*, traduite par Reinaud, Paris 1848.

(٢) راجع ص ٩٤ من كتاب Weil عن شبه جزيرة سيناء ، وراجع فى ص ١٠٥ من نفس الكتاب ما ذكره Von Harff من انه حوالى عام ١٤٩٧ كان يصل البهار اليها (الطور) مرتين فى العام بانتظام .

(٣) يستأنس فى دراسة هذه النقطة بـ : —

Raymond Weil, *La Presqu'île du Sinaï* (1908), pp. 85-105.

نخرج من هذا كله إذاً بأن سيناء ما كان يعبرها شىء كثير من تجارة الشرق الأوسط وجنوب بلاد العرب ، وكل ما كان يصيبها هو هذه التجارة التى تتبع الطرق الواقعة إلى شرقيها والتى كانت تنتهى بموانىء بلاد الشام على البحر الأبيض ، وتلك التجارة التى كانت تتبع الساحل الشرقي لخليج السويس فى الفترات التى تتقدم فيها ميناء «الطور» على موانىء البحر الأحمر المصرية الأخرى . . . ويؤيد هذا تماماً الخرائط التى رسمها الأستاذ (حزين) للطرق التجارية فى البر والبحر بين الشرق العربى والشرق الأوسط والأقصى فى الفترة الإغريقية الرومانية والفترة الفارسية العربية وما يلى ذلك حتى أوائل عصر الاستكشاف ، إذ لا نجد فيها خطاً واحدا يعبر سيناء فى تلك الفترات الطويلة ، وكل ما نصادفه هو ذلك الخط الذى يبدأ من ميناء «الطور» محاذياً لخليج السويس حتى مدينة «القلزم» على رأس الخليج ، وهذا نفسه لا يظهر إلا فى فترات قليلة محدودة[1] .

على أن شبه جزيرة سيناء وإن ضعفت حركة مرور التجارة فيها بين جهات الشرق الأوسط والأقصى وجنوب غربى بلاد العرب من ناحية ، وبين مصر والبحر الأبيض من ناحية أخرى — إذ كانت تجد تلك التجارة طريقها إلى موانىء الشام أو موانىء مصر على البحر الأحمر ثم بالنيل إلى البحر الأبيض — ، فإن حركة تجارية قديمة كانت تمر بها بين بلاد النهرين والشام وشمال بلاد العرب من جهة وبين وادى النيل من جهة أخرى ، حركة كانت تقوى فترة وتضعف فترة أخرى ، تقوى حين تستتب الأمور بين مصر وبين تلك الجهات المحيطة بها ، وتضعف حين تسوء الحالة بينها ، بأن يقل المطر فى تلك المناطق الصحراوية فتنبعث منها غارات سكانها ويكونون عاملا يهدد الحركة التجارية ويوقفها ، أو بأن تكون مصر فى حرب معها ، تتقدم الجيوش منها لتغزو وتفتح فيقف مرور التجارة إلى أن تعود الحالة إلى ما كانت عليه ويسود السلم من جديد

---

(١) راجع الخرائط المرفقة بكتاب الدكتور حزين :

Soliman Ahmed Huzayyin, *Arabia and the Far East; their commercial and cultural relations in the graeco-roman and irano-arabian times* (1942).

وتسهيل اتصالها بداخل مصر بطرق المواصلات المختلفة ، من شأنه أن يضعف ذلك ويحول عن سيناء ما كان يمر بها من تجارة المحيط الهندى . . .[١] وما قيل عن تجارة الشرق الأوسط يمكن أن يقال تماماً عن منتجات جنوب بلاد العرب التى كان المصريون يحتاجون إليها فى التحنيط والطقوس الدينية : فالمر والعطور وما إليها كانت تنقلها السفن إلى الموانىء المصرية على البحر الأحمر مثل (برنيس) و (Myos Hormos) تلك الموانىء التى كانت تتبادل الأهمية فترة بعد أخرى .

على أنه إذا كان حظ سيناء من مرور متاجر الشرق الأوسط وجنوب بلاد العرب قليلا ، فما يجب أن ننسى أن الجانب الغربى لشبه جزيرة سيناء كان فى بعض الفترات التاريخية طريقاً مهماً لمرور تلك التجارة إلى القطر المصرى ، وأن الحاصلات التى كانت تأتى من المحيط الهندى وجنوب بلاد العرب فتخزن فى موانىء البحر الأحمر العربية ، كانت فى تلك الفترات تنقل بالمراكب إلى ميناء (الطور) — Raithou — قديماً تحملها القوافل إلى القطر المصرى بحذاء الجانب الأيمن لخليج السويس . . . حقيقة إن المعلومات عن ميناء (الطور) حتى العصور الوسطى معلومات ضئيلة لا يمكن أن يستنتج منها شىء عن مركز تلك الميناء[٢] ، لكنها تظهر فى كتابة جغرافيى العرب (كالقلقشندى والمقريزى) وغيرهما منافسة ميناء السويس من جهة وميناءى «عيذاب» و «القصير» من جهة أخرى مدة النصف الأول من القرن الحادى عشر ، وابتداء من النصف الأخير من القرن الرابع عشر (١٣٥٨ فى رأى المقريزى و ١٣٧٨ فى رأى القلقشندى) . ويمكن أن نميز فى تاريخ نقل التجارة بين الشرق الأوسط ومصر عن طريق البحر الأحمر أربع

---

(١) يمكن الرجوع الى مجهودات البطالسة والرومان فى تحسين موانى البحر الأحمر المصرية والطرق التى كانت تربطها بالداخل فى كتب التاريخ التى كتبت عن مصر فى عصر البطالسة والرومان مثل : A.-E. Bevan, *The History of Egypt* (The Ptolemaic Dynasty) pp. 154-155; B.-M. P. Charlesworth, *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire* (Cam. 1926).

(٢) راجع Ptolémée : Ptol. Géog., C. Müller, V. XVI, pp. 993-995.

فترات تتناوبها الموانىء المصرية المختلفة التى تقع عليه وتتفوق فيها ميناء الطور مرتين فيصبح الجانب الغربى لسيناء هو طريق مرور تلك التجارة : —

١ — فترة كانت تنتهى التجارة فيها إلى نهاية خليج السويس فى ميناء «القلزم» و«السويس» ، تستمر حتى نهاية القرن العاشر ، ويكتب (ابن خرذاذبه) حوالى سنة ٩٠٠ ميلادية فى كتابه «المسالك والممالك» فيصف «القلزم» بأنها ميناء الملاحة إلى الهند والحجاز .

٢ — والظاهر أن خطورة الملاحة فى خليج السويس لكثرة شطوطه المرجانية ، وهبوب الرياح الشمالية فى جزء كبير من السنة على ذلك الخليج ، جعل التجار يتلمسون موانىء أخرى إلى الجنوب ، فرأينا «الطور» فى العصور الوسطى تظهر أهميتها فى فترة تنتهى حوالى عام ١٠٥٠ فى نظر (المقريزى) .

٣ — ثم يأتى دور «عيذاب» و «القصير» فيذكر (المقريزى) أنه منذ سنة ١٠٤٧ وفى القرنين التاليين كانت «عيذاب» ميناء الحج إلى مكة ، والملاحة إلى اليمن والهند ، ويوافقه كثير من الكتاب وإن أشار بعضهم إلى أنه كانت هنالك ميناءان على البحر الأحمر هما عيذاب والقصير .

٤ — ولعل قبائل (البجاه) التى كانت تتحكم فى المنطقة — منطقة عيذاب والقصير — ويقاسى المسافرون والتجار منها كثيراً[١] تسأل عن شىء كثير من أسباب تحول التجارة عن تلك الموانىء ، فتظهر أهمية «الطور» من جديد منذ حوالى منتصف القرن الرابع

---

(١) راجع رحلة (ابن بطوطة) لترى أنه أراد أن يسافر بطريق (عيذاب) فوجد سلطان (البجاه) يحارب الاتراك المماليك وقد حرق المراكب وهرب الترك أمامه ، وراجع ص ٢٩ من كتاب «الرحلة الحجازية للبتانونى» — ١٩٠٩ — لترى أن البجاه كانوا يحيدون بالقافلة فى الصحراء الشرقية عن موارد الماء ليموت المسافرون عطشا فيستولوا هم على بضائعهم وان الملاحين كانوا يملأون السفن بأكثر مما تطيق وكثيراً ما أدى هذا الى ضياع أرواح الناس غرقا .

proximity to Suez-Canal... In order to effect the object aimed at, it would be far preferable to push out across the Sinai Penin. towards the Egyptian frontiers"[1].

أهمية سيناء فى مرور التجارة :

وسنترك الآن أهمية سيناء كطريق لمرور الجيوش والغزوات إلى أهميتها كطريق لمرور القوافل التجارية ونقل البضائع والحاصلات بين افريقيا وآسيا . وهنا يحسن أن نفرق بين مرور تجارة الشرق الأقصى والأوسط وبلاد العرب فى طريقها إلى مصر وبلاد الغرب من جهة ، وبين مرور تجارة شمال بلاد العرب وبلاد العراق والشام بشبه جزيرة سيناء فى طريقها إلى مصر من جهة أخرى ، فنصيب سيناء من مرور تجارة هذه المناطق بها ومدى تفوق الطرق الأخرى عليها فى اجتذاب تلك التجارة يجعلنا نميل إلى ذلك التفريق .

أما تجارة الشرق الأقصى والأوسط وجنوب بلاد العرب فما نظن أن سيناء قد أصابها من مرور تجارتها حظ كبير : لأن تجارة الشرق الأقصى فى طريقها إلى أوروبا كانت تفضل طرقا أخرى كثيرة منها ما يقطع وسط آسيا ويحف بحر قزوين ، ومنها ما يصل إلى الخليج الفارسى ويأخذ طريقه فى الهلال الخصيب والصحراء السورية إلى البحر الأبيض ، وجزء قليل من التجارة — فيما تقول الكتابات الصينية — كان يدور حول الجزيرة العربية إلى موانىء البحر الأحمر الشمالية مثل (هواره Leucé Comé) و(ايله) على رأس خليج العقبة ثم تنقل منها إلى موانىء البحر الأبيض وموانىء سوريا وفينيقيا ليتم صناعتها قبل أن تعرض فى الأسواق[2] . فاذا كان يصل إلى مصر شىء من

(١) راجع كتاب تاريخ الحرب العظمى السابق جزء أول صفحتى ١٧٠ و ١٧١ . وراجع Sergeant Major R. A. M. C., *With the R. A. M. C. in Egypt*, 1918, p. 84.

(٢) يرى F. Firth ان Ta Ts'in التى تقول الكتابات الصينية ان تجارة الصين كانت تنتهى اليها على البحر الأحمر هى (ايله) وليست احدى الموانى المصرية الواقعة على خليج السويس ، وهو

هذه التجارة فالغالب أنها ما كانت تقطع سيناء متفرعة من التجارة الذاهبة إلى موانىء الشام على ساحل البحر الأبيض ، وإنما كان يفضل أن تنقل من موانىء البحر الأحمر على شاطىء بلاد العرب إلى موانىء مصر الواقعة على هذا البحر .

والتجارة بين الشرق الأوسط وبين أوروبا ، تلك التجارة التى كانت لها أهميتها منذ القدم والتى كانت تغرى التجار بأرباحها الطائلة ، إذ كانت العطور مثلا تباع بمائة أمثالها ذهباً ، مما أدى إلى تنافس شديد بين الطرق عليها . ترى هل كان يمر بسيناء شىء كبير من هذه التجارة؟ الجواب على ذلك بالنفى أيضاً . فنحن إن تركنا الطرق الأخرى التى كانت تسلكها تجارة الشرق الأوسط بعيداً عن منطقة البحر الأحمر وركزنا بحثنا فى تلك المنطقة وحدها ، فالكتابات المختلفة وإن أشارت إلى الصعوبات التى كانت تلقاها السفن فى الوصول من الهند إلى البحر الأحمر قبل اكتشاف الرياح الموسمية فى القرن الميلادى الأول ، تجمع على أن تجارة هذا الشرق الأوسط من توابل وعطور وبعض المنسوجات والأحجار الكريمة كانت تجمع فى موانىء الركن الجنوبى الغربى لشبه الجزيرة العربية ليتحكم فيها ملوك سبأو «الحميريون» أو فى (هواره Leucé Comé) إلى الشمال من ذلك ثم ينقل جزء منها بالطرق المختلفة إلى المركز التجارى المعروف (بالبطراء) فى بلاد النبط لتخف بشبه جزيرة سيناء من الشرق فى طريقها إلى موانىء البحر الابيض . ونصيب مصر من هذه التجارة كانت غالبيته تنقل بالسفن من موانىء البحر الأحمر العربية إلى موانيه المصرية المختلفة فلا يأتى إليها عبر سيناء من تلك التجارة إلا جزء قليل .... وإذا كان هناك ما يدعو إلى أن تفضل التجارة طريق سيناء فى بعض الفترات فإن المجهودات التى قام بها البطالسة والرومان فى تحسين الموانىء المصرية على البحر الأحمر

يعتمد فى ذلك على ان البضائع الصينية تختلف عن البضائع الهندية فى ان الأولى معظمها من المنسوجات الحريرية التى يجب أن تتم صناعتها وأن يعاد نسجها قبل أن تطرح فى الأسواق (راجع صفحة ١٠٠ من رسالة الأستاذ حزين عن العلاقات الثقافية والتجارية بين الشرق العربى والشرق الأقصى فى الفترتين الاغريقية الرومانية والفارسية العربية التى كتبها فى ١٩٣٣) وراجع ايضا كتابه : *Arabia and the Far East* (1942), p. 101.

الحرب فى منطقة القناة[1] ، ولذا نجد أن تقدم الحملة التركية الأولى (أوائل سنة ١٩١٥) من «بئر السبع» وهجومها على القناة فى منطقة «الاسماعيلية» وإن انتهى بالفشل إلا أنه غير الرأى فى مسألة الدفاع عن القناة تغييراً تاماً . وهاهو نص ما جاء فى الجزء الأول من تاريخ الحرب العظمى الذى يعتمد على الوثائق الرسمية وهو يؤيد هذه الوجهة التى ذهبنا إليها :

"In Dec. 1915 (بعد هجوم الحملة التركية الاولى) the policy of defending the Suez-Canal upon its own banks had now been definitely abandoned. It had been decided, as has been recorded, that the line of resistance must be far enough to the east to deny the Canal to the fire of hostile artillery. . ."[2]

ولم يكد السير مرى (Sir A. Murray) يتولى القيادة فى أوائل سنة ١٩١٦ خلفاً للسير (مكسويل) حتى رأينا هذه السياسة الجديدة تتغلب ورأينا الخطط اللازمة لذلك التقدم على سيناء ترسم : فتشترى الإبل ، ويفكر جدياً فى مد الخط الحديدى شرق القنطرة إلى «قاطية» أولاً ثم إلى «العريش» وما بعدها . . .[3] ويكفى أن نثبت هنا هذه الفقرات من خطاب أرسله السير (مرى) بتاريخ ١٥ فبراير سنة ١٩١٦ إلى القيادة العليا ففيها رأيه فى تلك النقطة صريحاً جداً : —

"It is clear that the security of Egypt against an attack from the east is not best assured by the construction of a great defensive position in

---

(١) راجع Lieut. P. G. Elgood : *Egypt and the Army* (1924), p. 67

(٢) راجع *History of the great War* (based on the official documents). Military Operations; Egypt and Palestine : compiled by Lieut. General Sir George Macmunn and Cap. Cyril Falls (1928), V. I., p. 89.

(٣) راجع الكتاب السابق صفحة ١٥٧ وستجد فيه خطابا من (السير مرى) الى (سير روبرتسن) فى ١٥ فبراير سنة ١٩١٦ يصرح فيه بان خير طريقة للدفاع عن مصر من الشرق هى التقدم الى العريش .

التى كانت أهم الحصون فى الدفاع عن مصر ضد غارات المغيرين . لكن حفر القناة غير من هذا تغييرا كلياً ، وجعل الذين يهتمون بسلامة القناة ينظرون إلى حدود سيناء الشرقية كمنطقة للدفاع عن القناة ، وبهذا زادت أهمية سيناء الحربية وأصبح الانجليز ينظرون إليها كمنطقة لا غنى عنها لتأمين القناة ، الشريان الهام فى جسم الامبراطورية . فهذه القناة طريق مواصلات هام وليست قناة يقصد بحفرها أن تكون كالخنادق تقف فى وجه العدو المهاجم لمصر من الشرق وتعطل تقدمه فيكتفى بتحصين شواطئها الغربية ليتم بذلك الدفاع عن مصر ، ومن الضرورى إذاً أن تظل حركة الملاحة فيها مستمرة تنقل لانجلترا فى أوقات الحرب المواد الغذائية والجند المحاربين ، وتسهل مرور الأساطيل لحماية أجزاء الامبراطورية فى الهند واستراليا بشكل خاص ؛ فاذا جعلت القناة منطقة دفاع تدور رحى الحرب على ضفتيها عاق ذلك حركة القناة من غير شك وهدد السفن التى تمر بها ، وإذا استطاع العدو أن يغرق بها سفينة واحدة عطلت حركة المرور بها ، وقد يكون لذلك فى أوقات الحروب أثر فى تغيير مجرى الحوادث تغييرا تاماً[1] .

ولقد ظهرت هذه النقطة واضحة تماماً فى الحرب الماضية . إذ كان هنالك رأيان فى مسألة الدفاع عن القناة : أحدهما يرى ألا ضرورة للتقدم فى سيناء ، والثانى يقول بذلك ويلح فيه[2] . وإذا كان الرأى الأول هو الذى تغلب فى الفترة التى تولى القيادة فيها (السير مكسويل Sir J. Maxwell) حيث رأى أن خط الدفاع عن حدود مصر الشرقية إنما ينبغى أن يكون قناة السويس نفسها فما نظن أن ذلك يناقض ما ذهبنا إليه ، بل كل ما فى الأمر أن أنصار ذلك الرأى كانوا يستبعدون غزو الأتراك لمصر من ناحية سيناء لأن تلك الصحراء فى نظرهم لا يسهل على الجيوش أن تقطعها . ولو أنهم كانوا يرون إمكان ذلك لما وجدنا هذا الخلاف على ضروره التقدم فى سيناء يظهر بين رجال

---

(١) راجع Serjeant Major R. A. M. C., *With the R. A. M. C. in Egypt* (1918), p. 83

(٢) Lieut. P. G. Elgood, *Egypt and the Army* (1924), p. 121

منظمة ، قطعتها قادمة إلى مصر حين لمست فى حكامها ضعفا ، وقطعتها راجعة إلى آسيا ثانية حين قوى ملوك مصر على طردها . بل إن مصر نفسها كثيراً ما اتخذت سيناء طريقاً لتوسعها الخارجى حين يشتد بأسها فتمد نفوذها على بلاد الشام ، وتبسط سلطانها على أراضى الجزيرة وتخضع الاشوريين والبابليين . والذى يتتبع تاريخ مصر فى مراحله المختلفة ويدرس الحوادث التى مرت بها ، يرى أن مصر بعد طرد (الهكسوس) فى أيام «أحمس» قد دخلت فى طور فتح جديد فى آسيا وأن حرب الاستقلال والتخلص من هؤلاء الرعاة قد نفخ فى المصريين روحاً حربية قوية ، ومن هنا ظهر نشاط الأسرة الثامنة عشرة أيام «تحتمس الأول» الذى قطع سيناء إلى بلاد النهرين ، وأيام «تحتمس الثالث» الذى خلدت غزواته على جدران معبد الكرنك .. وإذا كان حكم «اخناتون» قد أضاع على مصر شيئاً من أملاكها فى آسيا ، فان ملوك الأسرة التاسعة عشرة — سيما رمسيس الأكبر — قد حملوا حملاتهم عبر سيناء فأدبوا (الحيثيين) وأعادوا إلى مصر رهبتها واخضعوا تلك البلاد لمصر خضوعاً تاما .

ثم تدخل مصر فى فترات ضعفها ، ويتنازع حكمها الشعوب المجاورة ، فيظهر الاشوريون فى منتصف القرن الثامن قبل الميلاد ، ويقوى الفرس فيتغلبوا على جهات آسيا الغربية ويدخل «قمبيز» مصر منتصراً عام ٥٢٥ قبل الميلاد ، وتظل مصر خاضعة للفرس إلى أن تنتقل إلى حكم «الاسكندر» الذى قطعت جيوشه سيناء ووصلت إلى مصر فى الثلث الأخير من القرن الرابع قبل الميلاد .

ويحكم «البطالسة» مصر بعد موت «الاسكندر» فتعود مصر إلى التوسع الخارجى ، وتعبر جيوشها شبه الجزيرة لتسترد بعض أراضى فلسطين ، وتنتقل السلطة إلى روما فتستمر مصر فى يدهم حتى تأتى جيوش المسلمين قاطعة سيناء فتسقط مصر فى أيديهم عام ٦٤١ بعد الميلاد . . . وكذلك تستمر حركة الجيوش عبر شبه الجزيرة من مصر وإليها فى أيام الصليبيين والمماليك والأتراك العثمانيين ، وتأتى الحملة الفرنسية فى أواخر القرن الثامن عشر فيجرد (نابليون) حملته على بلاد الشام ، ويحكم «محمد على» فتتجه أطماعه إلى

الشرق وتصل جيوشه إلى بلاد الأناضول ، فإذا وقعت مصر تحت الحكم البريطانى عقب الاحتلال أصبحت سيناء حلقة الاتصال بينها وبين املاك الدولة العثمانية . ولما كانت الحرب الماضية وحاربت تركيا ضد الحلفاء ظهرت الحملة التركية فى سيناء وقطعت شبه الجزيرة مرتين لتهاجم القناة . ثم رأى الانجليز ألا بد من أن يجعلوا هذه القناة بعيدة عن الغزو فتحركت جيوشهم قاطعة شبه الجزيرة لتجعل خط الدفاع عن القنال فى أرض فلسطين .

مثل هذا التلخيص للحملات المختلفة التى عبرت سيناء يرينا فى وضوح الأهمية الحربية لشبه الجزيرة ، ويبرر لنا المكانة التى تأخذها سيناء كطريق مرور للجيوش بين آسيا وشمال افريقيا الشرق . ولقد حاول (چارفس بك) — محافظ سيناء السابق — فى مقدمة كتابه عن شبه الجزيرة أن يصور لنا هذه الأهمية الحربية تصويراً أساسه المقارنة ، ونحن نثبت هنا الفقرة التالية من كلامه فهى تعبير لرجل حربى نقيم لكلامه فى هذه الناحية وزناً كبيراً . وسنراه يحكم حكما تؤيده تلك الغزوات الكثيرة التى عددناها فى الفترات المختلفة من تاريخ مصر .

"Though a desert—or, to be more exact, a wilderness—Sinai, by reason of its Geographical position as the link between Asia and Africa, always has been and will be of considerable importance, and as a battle-field has seen more invading and retreating armies passing through than any other country in the world—Belgium is not excepted" (1).

وهناك نقطة ينبغى أن نشير إليها لما لها من أهمية فى اعطاء شبه الجزيرة مركزاً حربياً ممتازاً لم يكن لها من قبل : ذلك أنه قبل حفر قناة السويس كان الدفاع عن مصر يركز فى برزخ السويس ، فى تلك الحصون والقلاع القائمة على حدود شبه الجزيرة الغربية ، وما كانت الجيوش التى تقطع المنطقة تجد حاميات لها قيمة إلا إذا وصلت مدينة (بيلوز)

---

(١) راجع C. S. Jarvis, *Yesterday and Today in Sinai* (1933), p. 1

تلك إذاً هى أول أهمية لسيناء فى المرور : كان البدو يقطعونها فى طريقهم إلى الأراضى المصرية فى شكل موجات فردية وجماعات قليلة ، أو فى شكل غزوات كبيرة منظمة أظهرها غزوة الهكسوس . كما أن غزوة العرب أيام التوسع الإسلامى فى نظر كثير من الكتّاب لا تختلف عن الغزوات السابقة إلا فى أنها أكثر تنظيما وإلا فى أنه قد يكون للدافع الدينى شىء من الأثر إلى جانب ذلك الدافع الاقتصادى الذى لا نستطيع له انكاراً . . . . وإذا كانت شبه جزيرة سيناء قد شهدت مرور هذه الجماعات البدوية فى عنفها تعبرها بدافع الاستيلاء على خيرات الأراضى الزراعية ، فقد شهدت كذلك موجات أخرى سلمية ، ما جاءت لتغزو وتنهب وإنما جاءت لتسكن وتعيش فى مناطق تفيض بخيراتها ؛ من ذلك هجرات « الكنعانيين » التى شجعها حكم الهكسوس فى مصر ، ومنها هذه القبـائل التى سمح لها بأن تهاجر من (ايدوميا) لترعى قطعانها ولتعيش فى أرض فرعون مصر (منفتاح)[1] ، وتلك القبائل العربية التى كان يشجعها ولاة مصر فى العهد[2] الإسلامى على أن تهاجر من بلاد العرب وبلاد الشام لتسكن مصر وتستقر فيها والتى ظلت تفد إلى مصر حتى عهد قريب .

أهمية سيناء الحربية :

على أن مرور الغزاة عبر سيناء لم يقتصر على هؤلاء البدو الرعاة ، بل لقد شهدت شبه الجزيرة فى الزمن القديم وفى العصور الوسطى والتاريخ الحديث غزوات جيوش

واذا كنا لم نسايره الى هذا المدى البعيد الذى ذهب اليه ، فذلك لا يمنع من ان بعض الغزوات سببها تغيير فى حالة المنـاخ ، سيما تلك الغزوات الكبيرة العدد التى يأتى البـدو فيها ومعهم أطفالهم ونساؤهم .

(١) هذا مأخوذ من ورقة بردى محفوظة الآن بالمتحف البريطانى تعرف باسم *The Papyrus of Anastasi VI.* راجع Major R. H. Brown, *The Land of Goshen and the Exodus* (1899), p. 35 and Henery Spencer Palmer, *Sinai from the Fourth Dynasty to the Present Day*, p. 154.

(٢) راجع كتاب « البيان والاعراب عما بأرض مصر من الأعراب » للمقريزى .

الغنية فى الدلتا بشكل خاص . . . ومن الصعب علينا أن نعين بالضبط بدء هذه الغزوات إذ لم يدون منها إلا الغزوات الكبيرة ذات الأثر فى تاريخ مصر كغزوة (الهكسوس) مثلا ، لكن الوثائق والكتابات المصرية تدل على أن تلك الغزوات سابقة لعصر الأسرات ؛ بل إن بعض الكتّاب يغلو فيرجع هـذه الغزوات إلى الأيام التى كانت تحكم فيها مصر بالآلهة — كما تشير (الميثولوچيا) المصرية — حتى لقد كان على الآلهة أن يقوا أنفسهم شر هؤلاء البدو الغزاة !![1]

هذه الغزوات كانت متتابعة مما اضطر فراعنة مصر إلى تحصين حدود مصر الشرقية ببناء حائط كامل — فى رأى بعض المؤرخين — أو بناء حاميات وقلاع حربية فى رأى كتاب آخرين . ولا أدل على كثرة هذه الغزوات من أن هذه المقاطعة الشمالية الشرقية فى مصر السفلى كانت تأخذ اسم (المقاطعة العربية) ، ومن أن القساوسة كانوا يشيرون اليها فى كتبهم المقدسة على انها مكان سكنى (تيفون Typhon) العدو اللدود للخصوبة والعائق الأكبر لسعادة مصر ؛[2] وكان يشجع هذه الغارات ويقويها ضعف مصر من ناحية ، وسوء الحالة النباتية فى الصحارى من ناحية أخرى . وإذا كان (هنتنجتون) يربط هذه الغزوات بنظريته فى الجفاف ويعتبر أن تلك الغارات المختلفة إنما دعت إليها تغيرات فى الحالة المناخية ، فإنا لا نستطيع أن نقبل هذا الرأى إطلاقا بل نرى أن من هذه الغزوات ما لم يكن بحاجة إلى تغيرات مناخية فى المناطق الصحراوية ؛ اذ أن مجرد التباين بين غنى الأراضى الزراعية وبين فقر الصحراء كاف كما قلنا لأن يغرى البدوى بأن يغير على الجهات الزراعية[3] عندما يلمس فى حكام المناطق الزراعية المجاورة ضعفا .

---

(١) راجع Maspero, *Dawn of Civilization* (1896), p. 357

(٢) راجع Champollion, *L'Égypte sous les Pharaons*, V, II, pp. 87-88

(٣) راجع Huntington : *a) The Pulse of Progress* (1926); *b) Palestine and its Transformation* (1911).
يربط (هنتنجتون) غزوات البدو بتغيير المناخ ، ويأخذ هذه الغزوات برهانا يؤيد به رأيه .

طريق للمرور بين الجهات المحيطة بها ، أم أن فى شبه الجزيرة نفسها ما يمكن أن نعتبره غاية تقصد فى المواصلات لذاتها ؟ ثم إلى أى حد تسهل طبيعة سيناء الانتقال فيها أو تصعبه ، وما تأثير هذا فى حركة المرور بها ، وتطور أهمية النقل فيها تطوراً ينتهى إلى ما نراه الآن ؟

تقع شبه جزيرة سيناء بين ذراعى البحر الأحمر ، إلى شرق دلتا النيل ، وشمال غربى بلاد العرب ، وإلى الغرب والجنوب الغربى لشرق الأردن وفلسطين وسوريا (بلاد الشام) ، أى أنها نقطة اتصال بين الجنوب الغربى لقارة آسيا والشمال الشرقى لقارة إفريقيا . واهمية هذا الموقع انما تظهر لنا حين نقارن بين هذه الجهات التى تتوسطها سيناء لنرى مبلغ التباين فى ثروتها وإنتاجها ومقدار الاختلاف فى غناها وغلاتها ، فذلك هو الذى يحدد مبلغ ما بين تلك المناطق المختلفة من علاقات ، وهذا ما يظهر لنا أهمية سيناء كطريق هام للمواصلات .

اما دلتا النيل فمنطقة تعرف بخصوبتها منذ القدم ، يسكنها منذ العصور التاريخية القديمة سكان مستقرون يشتغلون بالزراعة ويتخذونها حرفة أساسية لهم ، والأراضى التى إلى شرق الدلتا — وإن لم تكن لها أهميــة كبيرة فى الزراعة — كانت أراضى غنية بمراعيها ، لا يعتمد نمو حشائشها على ما يسقط من أمطار ، وإنما كانت تفيض فروع النيل الشرقية فى زمن الفيضان على جوانبها ، فاذا غاض النهر نمت حشائش كثيرة يمكن أن يعيش على رعيها عدد كبير من الحيوانات[1] .

أما المناطق الاخرى التى تحيط بسيناء فى آسيا ، فإذا نحن استثنينا هذه المساحات المحدودة التى تدخل فى دائرة الهــلال الخصيب ، فهى فى جملتها مناطق صحراوية

(1) تقع أرض جاسان *Goshen* التى كان يسكنها الاسرائيليون ويشتغلون بالرعى فيها الى شرق الدلتا . والمؤرخون يختلفون فى تعيين حدودها بالدقة وهذا لا يعنينا كثيراً فى هذا البحث وانما الذى يهمنا ان نلاحظ أن أرض جاسان هذه كانت مناطق غنية بمراعيها
راجع Major R. H. Brown, *The land of Goshen and the Exodus* (1899), pp. 28-33.

يصعب أن تقوم بها زراعة ، ويتعذر تبعاً لهذا أن يسكنها قوم مستقرون ، وإنما كان — وما يزال — يسكنها فى أغلب الحالات جماعات متنقلة وبدو رحل تتوقف مواردهم الطبيعية على ما يربونه من حيوانات تعيش على هذا الكلأ الذى ينمو على المطر والذى يتوقف توافره وعدم توافره على ما يصيبهم منه . . . وشبه جزيرة سيناء نفسها — فيما تدل الدراسة المنــاخية والنباتية لها — تدخل إلى حد كبير ضمن هذه المنــاطق الصحراوية ، وما يمكن أن يسكنها — كما سنرى فى دراسة سكانها — إلا بدو رحل ، إن وجدت بينهم جماعات مستقرة فهى جماعات قليلة العدد ، تنحصر مناطق سكناها فى جهات محدودة فى سيناء لا يمكن أن تتعداها .

هذا التباين بين جهات زراعية غنية فى وسط الدلتا ومراع تضمن حشائشها إلى الشرق منها ، وبين مناطق صحراوية لا يضمن الكلأ فيها ، من شأنه أن يغرى سكان الصحراء بأن يزحفوا على المناطق الزراعية طمعاً فى ثروتها . وهذا أمر يشير إليه علماء الجغرافية الاجتماعية دائماً ، ويعرفه الذين يدرسون البيئات المختلفة ويحللون حياة الجماعات فيها[1] . بل إن تاريخ غرب آسيا — فيما يقول الأستاذ برستد — إنما يمكن وصفه بأنه صراع وتنازع بين سكان الجبال وسكان الصحراء على امتلاك أراضى الهلال الخصيب التى تحف بالصحراء[2] . وإذا كان « برستد » قد تكلم على هذا الصراع وعلاقته بغزو السهول الخصبية فى بلاد الجزيرة وسهول الشام ، فان تاريخ مصر قد شهد لوناً من هذه الغزوات السامّية المتتابعة ، تشتد حيناً وتضعف حيناً آخر ، لكنها فيما يؤكد المؤرخون كانت دائمة مستمرة . وإذا كان سكان سيناء كثيرى الاغارة على مقاطعات مصر الشرقية ، يهددونها ويقلقون راحة سكانها ، وكان حكام مصر يضطرون إلى تجريد الحملات الكثيرة لتأديبهم ، فان غزوات للبدو كانت تأتى من خارج سيناء ، تقطع شبه الجزيرة وتغير على الأراضى

(1) راجع الفصل الرابع عشر سيما الصفحات من ٤٩٠ الى ٤٩٣ فى كتاب E. Semple, *The Influences of Geographic Environment* (1911).

(2) راجع James H. Breasted, *Ancient Times, a History of the Early World*, p. 101.

المدخل الشرقى لمصر

أو

أهميــة شبه جزيرة سيناء كطريق للمواصلات ومعبر للهجرات البشرية

للدكتور

عباس مصطفى عمار

المدرس بكلية الآداب بجامعة فؤاد الأول

— ١ —

موقع شبه جزيرة سيناء :

ترتبط أهمية المنطقة كطريق للمواصلات بموقعها الجغرافى ، وتزيد أهميتها فى ذلك أو تنقص تبعاً لما تمليه البيئة الجغرافية من علاقات كبيرة أو صغيرة بين أجزاء ذلك الوسط الذى توجد فيه ، وتبعاً لما يكون لتلك المنطقة ذاتها من أهمية تجعل الاتصال بها مقصوداً لذاته أو تجعلها مقصورة على مجرد المرور بها إلى غاية أخرى خارج حدودها . وتؤثر طبيعة المنطقة ذاتها فى حركة المواصلات بها : فهى تزيدها إن كان الانتقال فيها سهلا ميسراً ، وهى تضعفها إن كثرت الصعوبات بهـا ، فإن استمرت الحركه بها لكونها طريقاً لا غنى فى الانتقال عنه فذلك الاستمرار ينقطع حين يوجد طريق آخر أقل صعوبة وأشد تيسيراً .

والآن ما موقع شبه جزيرة سيناء ؟ وما مدى هذه العلاقات التى تمليها البيئة الجغرافية بين الأجزاء المختلفة لهذا الاقليم الذى تقع فيه ؟ وهل ننظر إليها كانها مجرد



LES PUBLICATIONS

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE

SONT EN VENTE :

AU CAIRE : au SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ, et dans les principales librairies;

A ALEXANDRIE : à la LIBRAIRIE HACHETTE «AU PAPYRUS», 15, Boulevard Saad Zaghloul;

A PARIS : à la LIBRAIRIE ERNEST LEROUX, 108, Boulevard Saint-Germain;

A LEIPZIG : à la LIBRAIRIE OTTO HARRASSOWITZ, 14, Querstrasse;

A LA HAYE : à la LIBRAIRIE MARTINUS NIJHOFF, Lange Voorhout, 9.